LA CARRETERA LONGITUDINAL AUSTRAL

SU IMPACTO Y PROYECCION

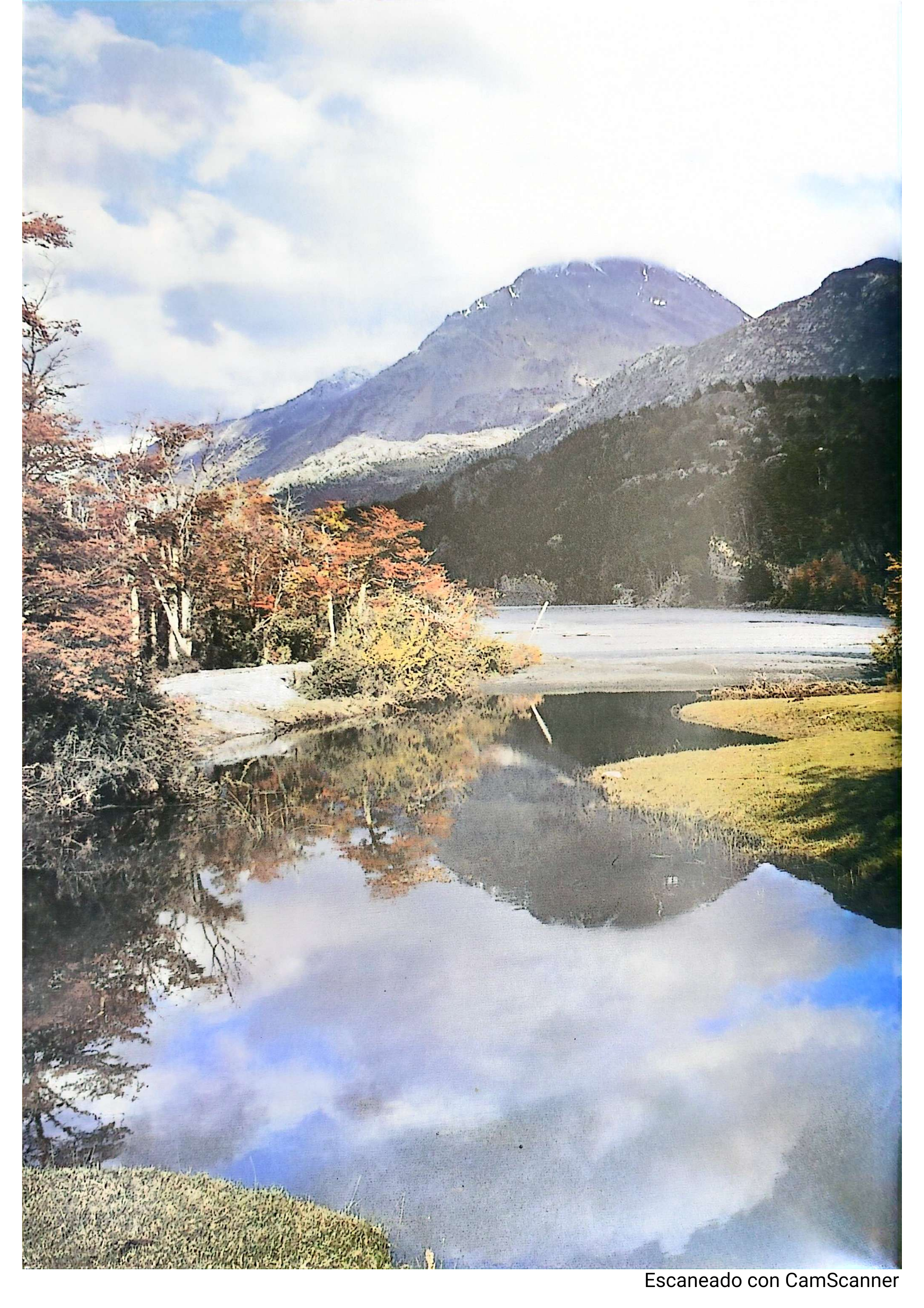


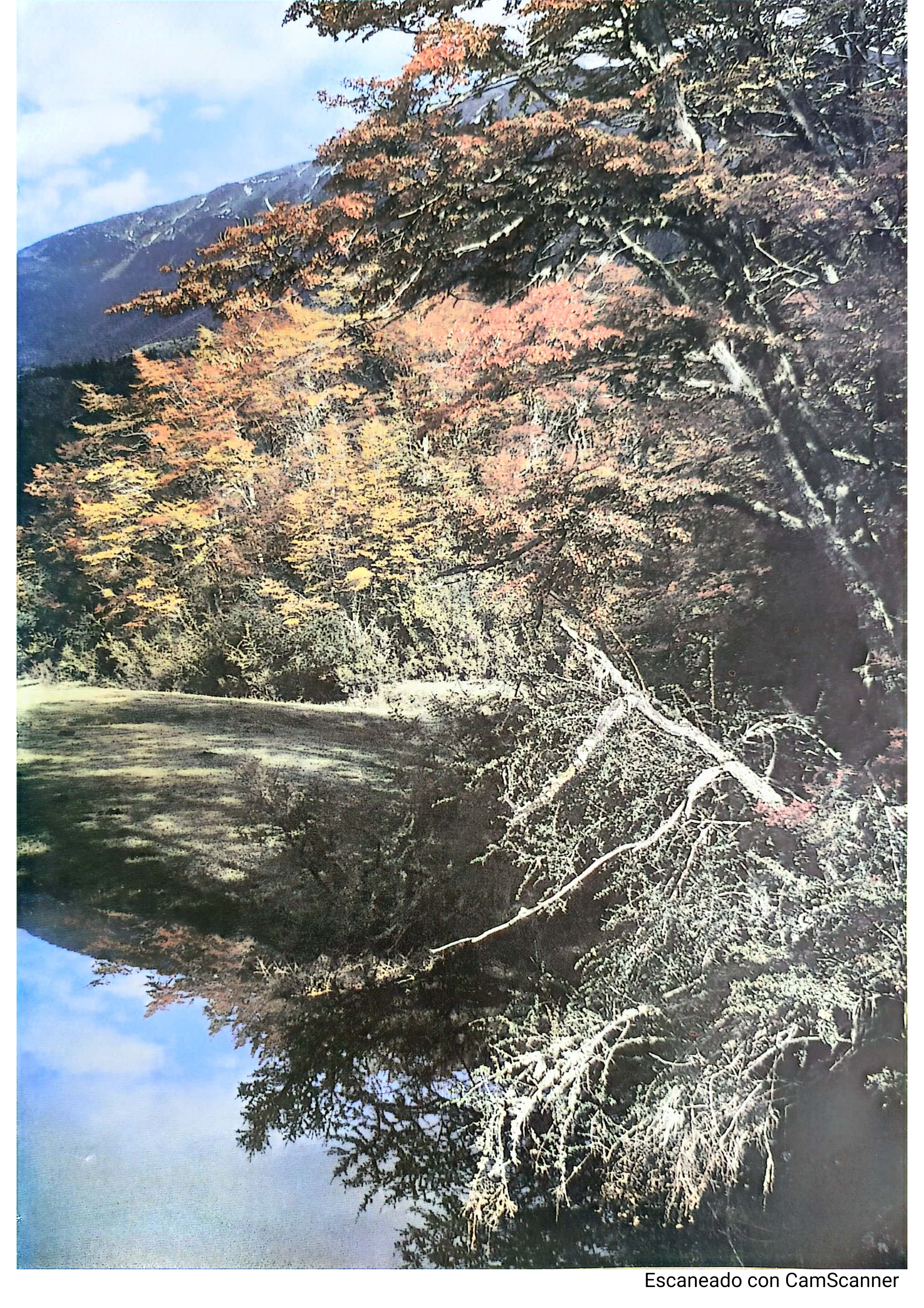




LA CARRETERA LONGITUDINAL AUSTRAL

SU IMPACTO Y PROYECCION





LA CARRETERA LONGITUDINAL AUSTRAL, SU IMPACTO Y PROYECCION

Autor
FUNDACION
PRESIDENTE AUGUSTO PINOCHET UGARTE

Coordinación General
COMANDO DE INGENIEROS DEL EJERCITO
BGL. SERGIO ESPINOSA DAVIES

Editorial
BGL. MARTIN MUÑOZ BAEZA
SR. DIONISIO VIO URRUTIA

Secretario de Coordinación
MAY. ANGELO PALAZZI LANDER

Cartografía
INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR

Fotografía
GEORGE MUNRO
A. H. K.

Edición Gráfica
JAIME PEÑALOZA CARVAJAL

Diseño y Producción
BAUHAUS

Preprensa
ALCARRAZ FOTRONICA LTDA.

Impresión
GENIART SERVICIOS GRAFICOS

I.S.B.N. 956-7726-00-0
1ª Edición: Septiembre de 1997

Edición distribuida por Geniart Servicios Gráficos.
Santiago - Chile

"Autorizada su circulación en cuanto a los mapas y citas que contiene esta obra, referentes o relacionadas con los límites internacionales y fronteras del territorio nacional, por Resolución Nº 300 del 20 de agosto de 1997 de la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado.

La edición y circulación de mapas, cartas geográficas u otros impresos y documentos que se refieren o relacionen con los límites y fronteras de Chile, no comprometen, en modo alguno, al Estado de Chile, de acuerdo con el Art. 2º letra g) del DFL. Nº 83 de 1979 del Ministerio de Relaciones Exteriores".

LA CARRETERA LONGITUDINAL AUSTRAL

SU IMPACTO Y PROYECCION





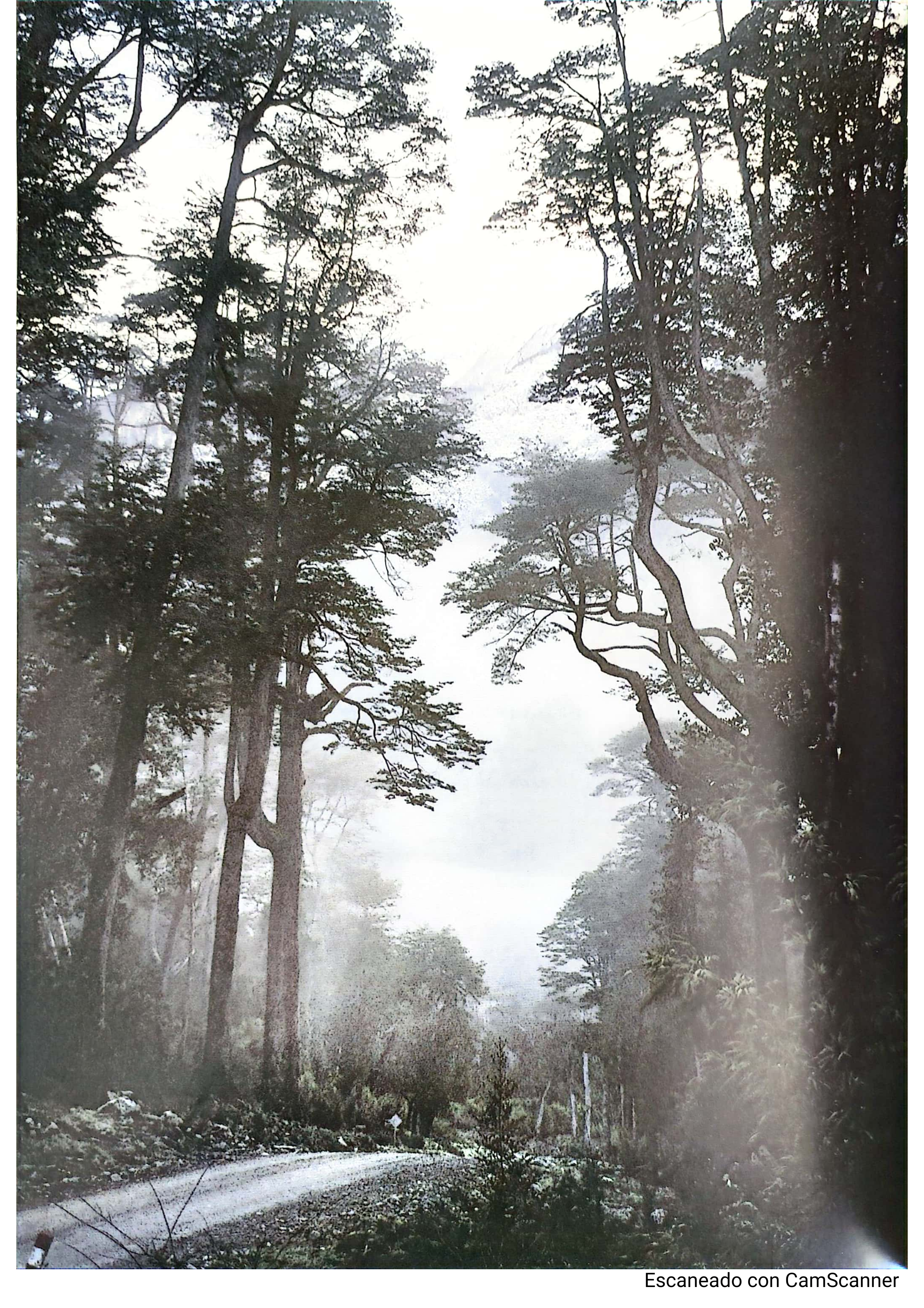
$ 35.000

CONTENIDO

Aisén era un enclave inmenso dentro de Chile continental.
La carretera longitudinal austral, en lo geopolítico,
vertebró una zona desarticulada,
fortaleció la frontera internacional
e integró un hinterland que presenta recursos
para el establecimiento de importantes
concentraciones de población
en una época en que los grandes espacios,
consolidados geopolíticamente, son vitales.

Sin relevarlo de sus responsabilidades constitucionales
y de su papel primordial en la defensa de la Patria
y la preservación del orden institucional de la República,
el Ejército de Chile tiene la capacidad,
voluntad y vocación para continuar esa obra histórica
en beneficio de la Nación.

Augusto Pinochet Ugarte



PROLOGO

Pareciera que Chile no ha tomado una real conciencia de la extraordinaria significación que, en diversos sentidos, ha tenido la construcción de la carretera austral.

Si bien por todos los sectores que ella recorre se levantan voces agradecidas para reconocer el notable avance producido y de cómo, al decir de tantos colonos y pobladores, un verdadero sueño se ha convertido en realidad, no existe aún en el resto del país un conocimiento acabado de las inmensas proyecciones que esta obra ha tenido y que en verdad representa uno de los proyectos públicos más trascendentes realizados en Chile en el siglo XX.

El ex Presidente de la República y actual Comandante en Jefe del Ejército, Capitán General don Augusto Pinochet Ugarte, vislumbró en 1965, siendo Coronel, la necesidad de unir el territorio nacional a través de un camino que permitiera la integración real de los territorios al sur de Puerto Montt. Obra gigantesca, casi imposible de realizar, sin embargo, considerada imprescindible para una persona especializada en estudios geopolíticos.

Con el tiempo, la Divina Providencia dispuso que el Coronel de aquella época asumiera más tarde las responsabilidades de Presidente de la República. El sueño volvió, el desafío se presentó y el estadista aceptó el reto y respondió con la acción. Con una voluntad inquebrantable, y una decisión inconmovible, ordenó la iniciación de las obras de la carretera longitudinal austral con modestos medios materiales, pero con una indomable tenacidad de espíritu y entusiasmo pleno de ardor y pasión por el beneficio de la Patria.

El Cuerpo Militar del Trabajo, cumpliendo instrucciones directas del entonces Presidente de la República, dio comienzo inmediato, asumiendo una responsabilidad cada vez más intensa, en la apertura de caminos bajo las condiciones más peligrosas y difíciles que pueda imaginarse. Sus hombres, preparados para labores de alto riesgo, no susceptibles de ser encomendadas a empresas usuales en el desarrollo de tareas públicas civiles, pudieron así abrirse paso frente a colosales obstáculos naturales, casi imposibles de vencer, rompiendo la foresta secular para tender el hilo de una senda capaz de vertebrar el territorio nacional.

Héroes, algunos, que llegaron al martirio de sus vidas sólo con el sentido e ideal de estar trabajando por Chile; ligaron su nombre militares y civiles a esta magna obra que representa, sin exageración alguna, un esfuerzo digno de la historia, como decisión de un gobernante que ama a su Patria sin límite alguno.

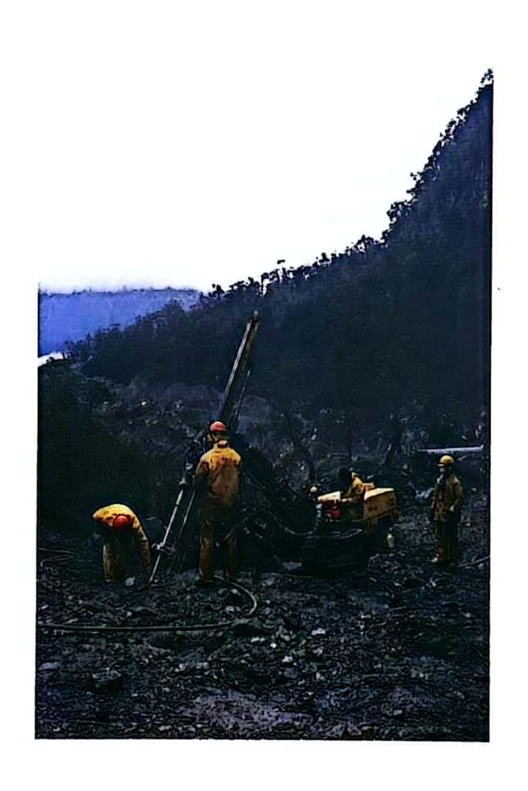
Con el fin de dar a conocer a todos los chilenos este motivo de profundo orgullo nacional, es que se presenta esta obra "La Carretera Austral, su Impacto y Proyección". Su trascendencia es tal que se solicitó a personas especialistas, de reconocido conocimiento en sus respectivos campos, que se abocaran al estudio de los diferentes impactos que ha producido su realización. No se precisa abundar en antecedentes respecto de los distinguidos colaboradores, cuyos trabajos se presentan. Sus méritos, en sus especialidades y en sus labores tanto académicas como profesionales o literarias, se ofrecen tan relevantes que su solo nombre despierta interés y la noble curiosidad por conocer y adentrarse en el estudio de sus escritos.

Guardando el orden de sus exposiciones, constituye un deber entregar nuestro más sincero agradecimiento a los distinguidos participantes y colaboradores de esta obra que se ofrece al país, conscientes de haber logrado un aporte inestimable que contribuye al conocimiento objetivo y real de la verdadera significación de la carretera austral y sus benéficas proyecciones en diversos campos en que puede medirse el progreso del país y cuyos efectos recién se inician.

Nuestro reconocimiento para los señores:
Ricardo Krebs Wilckens, BGR. Germán García Arriagada, BGL. Fernando Arancibia Reyes, MGL. Alejandro Medina Lois, Senador Antonio Horvath Kiss, BGL. Manuel Concha Martínez, Juan Cavada Artigues y Enrique Campos Menéndez.

La Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte les reitera su reconocimiento junto con afirmar que la carretera austral es el más claro producto del amor a la Patria, amor y espíritu que abre caminos, hace florecer y cultivar los campos, surgir y multiplicar poblados, unir a las familias, enviar productos a remotos confines, afianzar la cultura, apreciar el arte de la naturaleza y, por último, crear riqueza y bienestar para todos sus hijos.

Comité Editorial



INTRODUCCION

En un mundo escaso de grandes causas, donde la superficialidad pareciera retener una gran proporción de la preocupación ciudadana, es conveniente rescatar aquellas acciones que revisten un contenido de heroísmo en tiempos de paz, de decisión para vencer obstáculos y sobre todo de riesgo y aventura noble, que no tienen otro propósito sino que engrandecer la Patria.

La carretera longitudinal austral representa hoy toda la hermosa tradición chilena de vencer la adversidad y de superar la dificultad para entregar a otros chilenos un promisorio porvenir.

Como cada acción generosa y notable, para comprenderla en su real dimensión es necesario analizarla desde diferentes perspectivas. No representa sólo un camino, que ya su concreción dice mucho. Se asemeja más bien, a una arteria vivificadora que recorre todo el extenso territorio comprendido entre Puerto Montt y Villa O'Higgins. Como el flujo sanguíneo, que beneficamente porta actividad, vigor, fuerza y eficacia, la carretera austral influye positivamente en todos los aspectos de la vida que al hombre interesan.

Surge así el desarrollo económico, social, político y cultural. Todas, dimensiones que contribuyen a la dignificación del hombre.

Si se planteara la pregunta sobre quién es el mayor beneficiario con la ejecución de esta obra, la respuesta es una: Chile, nuestra Nación, y la Patria somos todos.

Hoy existe la tendencia a ponderar fundamentalmente los avances económicos tanto en el nivel nacional como regional y local.

De haber sido ése nuestro norte exclusivo, podríamos habernos propuesto destacar la carretera austral como factor catalizador del desarrollo y sus efectos en el campo de la economía. Hubiésemos tenido que entrar al análisis del proceso de crecimiento del ingreso total y per cápita del área beneficiada y comparar la estructura de su producción antes y después de su construcción. Así como las migraciones demográficas. Además, evaluar el proceso simultáneo de mejoramiento en ciertos indicadores del bienestar social, bajo el escrutinio de ciertas variables como: salud, educación, distribución del ingreso y la riqueza, etc.

Todo ello integra un proceso global, que considera a la sociedad en su conjunto, cuyo objetivo es elevar las condiciones de vida de la población de la zona austral.

La construcción de la carretera austral ha representado mucho más que todo lo dicho. Ha contribuido al progreso humano, a desarrollar la cultura, a rescatar los valores, a reafirmar los principios, a vivir los sueños y a cumplir los anhelos. Cómo lógico corolario de estos logros, Chile ha podido afianzar la soberanía y seguridad nacional de su territorio.

Nuestra pretensión ha sido explorar el tema, desde variados puntos de vista, aspectos todos, tendientes a apreciar la verdadera y real profundidad y amplitud de sus beneficios sobre la geografía humana del Chile Austral.

Bajo este criterio, nadie mejor que un especialista en el conocimiento de su ciencia, para revelarnos los efectos que esta magna obra ha provocado.

En dicha perspectiva, hemos considerado ineludible contar con los antecedentes que la historia de la carretera austral nos ofrece.

Consecuentemente, en el capítulo I, el historiador Ricardo Krebs Wilckens, analiza la presencia humana desde los primeros tiempos en el territorio nacional; en particular, se registran los hechos más significativos respecto de la ocupación por parte de Chile en la extensión geográfica que recorre la carretera austral. Se expone resumidamente la condición geográfica desde Puerto Montt hasta Villa O'Higgins, y luego, la etapa de exploración y los primeros asentamientos humanos. Se citan al respecto las primeras expediciones, las acciones de colonización y las medidas tomadas en este sentido por los presidentes Ibáñez y Alessandri.

Establecida la necesidad y urgencia de promover el desarrollo de las regiones australes, se esbozan las nuevas políticas del gobierno militar. Ellas surgen del "Ensayo sobre un Estudio Preliminar de una Geopolítica de Chile" escrito en 1965 por el entonces Coronel don Augusto Pinochet Ugarte. Así, se perfila el proyecto del camino longitudinal austral. Su principal actor, luego como Presidente de la República, que en su tiempo había concebido la idea, procede ahora a elaborar y ejecutar el proyecto. Respecto de su materialización, se hace una exposición pormenorizada, destacando el rol del Cuerpo Militar del Trabajo, del Ministerio de Obras Públicas y de otras instituciones participantes.

En resumen, se aprecia la magnitud de la hazaña, sin lugar a dudas, una de las más grandes que Chile ha realizado en el curso de su historia.

En el capítulo II hemos querido volver al origen y concepción como idea de la carretera austral; en el cual, el Brigadier Germán García Arriagada, ofrece una visión geopolítica de esta realización.

Puede afirmarse que del tratamiento de este tema se concluye con certeza que la realización de esta obra constituye el esfuerzo más trascendente que Chile ha realizado en el siglo XX en materia de obras públicas. Su beneficio nacional es inmenso y las reales proyecciones de esta columna vertebral para la región austral, sólo el futuro se encargará de irlas mostrando. Al breve resumen de los antecedentes geográficos relativos a situación, condiciones físicas, factores geohumanos y geoeconómicos sigue el análisis geopolítico, del que se desprende que la concepción y ejecución de esta vía responde a una visionaria decisión geopolítica, la más importante en esta materia que se haya realizado en las décadas recientes.

Igualmente, se define su objetivo como el esfuerzo por establecer una comunicación confiable desde las provincias de Llanquihue y Palena hasta el último confín de la región Aisén. Se deriva de ello la posibilidad real de dar vida a nuevos poblados para impulsar la colonización y lograr una más efectiva integración nacional de los territorios australes. Seguidamente, se analiza la definición de fronteras interiores inserta en el espíritu y concepto del creador de la carretera austral. Se materializan así la conquista y poblamiento del territorio, afianzamiento de la soberanía y fortalecimiento fronterizo. El análisis profundiza en materias geopolíticas con especial referencias al núcleo vital y al espacio de crecimiento. Por último, a modo de conclusión y a la luz de la teoría sobre "El desafío y la respuesta" del historiador Arnold Toynbee, que señala cómo la civilización surge donde puede darse una respuesta racional del hombre ante el reto de la naturaleza, demuestra que la realización de esta hazaña así lo ratifica y de allí deduce que corresponderá a la historia registrar y aquilatar su impacto y beneficios.

En el capítulo III, el Mayor General Alejandro Medina Lois y el Brigadier General Fernando Arancibia Reyes, continúan en una lógica secuencia del capítulo precedente, puesto que se explayan sobre la trascendencia que para la seguridad nacional y la soberanía genera la integración física del territorio y realza, desde esta perspectiva, el significado de la carretera austral, así como la relevancia de las vías de comunicación y el surgimiento de poblados en las confluencias de carreteras, en puntos de control de las rutas marítimas y también junto a pistas de aterrizaje y pequeños puertos lacustres.

Con el fin de abordar de lleno la influencia de la carretera austral, como factor de afianzamiento de la soberanía y de la seguridad nacional, se presenta una breve introducción que aporta algunas precisiones en torno a la seguridad y la soberanía. Así, por ejemplo, se expresa la inconveniencia de mantener territorios desvinculados del núcleo vital, hecho que impide su poblamiento e incorporación al proceso de desarrollo. Motivo este último que a su vez causa vulnerabilidad al debilitar la presencia del poder nacional. Estas circunstancias estimulan relaciones y asentamientos humanos foráneos, causa de conflictos limítrofes. La construcción de la carretera austral como factor de vinculación ha significado, pues, una contribución inestimable a la seguridad nacional.

A continuación se analiza el modelo de desarrollo hacia adentro, que caracterizó por largo tiempo al país, resultando ser un factor estimulante del centralismo con toda su secuela de concentración urbana en las grandes ciudades.

Conceptos interesantes que se examinan son también las relaciones entre nuevas poblaciones y los antiguos fuertes militares que les dieron origen, al ofrecer seguridad con la presencia del Estado.

Tampoco resulta utópico pensar que el aislamiento de vastos territorios casi despoblados en la zona austral hubiera permitido el establecimiento de agentes del narcotráfico, proclives a utilizar sectores con una reducida presencia de la autoridad.

Por último, se plantea la necesidad de aprovechar adecuadamente el inmenso potencial de recursos de la zona, para asegurar el poblamiento sustentable en el largo plazo y garantizar su plena y vigorosa integración nacional.

En el capítulo IV hemos abordado el turismo, el transporte, las comunicaciones y centros urbanos y quién mejor que un avezado conocedor de la zona austral, el senador Antonio Horvath Kiss.

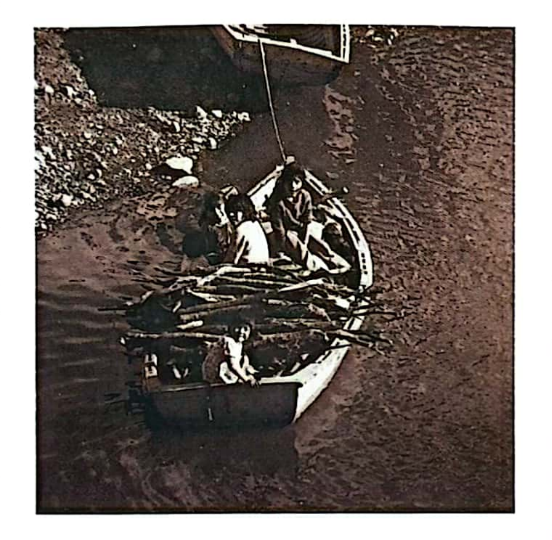
Capítulo esencialmente descriptivo presenta el área hilvanada por la carretera, como de un extraordinario interés turístico dadas las características de su naturaleza no contaminada y sobre todo nueva para el conocimiento humano; se abunda en una relación de sus aspectos geológicos y en la descripción de ríos y lagos; se enumeran sendas y picadas destacando sus atractivos; se enfatiza la belleza de fiordos, canales y selvas que llegan a besar el mar; en fin, para cada caso se ponen de relieve los atractivos de lugares específicos como los Campos de Hielo Patagónicos Norte y Sur.

Luego entrega una sinopsis del recorrido que sigue la carretera austral desde el punto de vista de los servicios turísticos, a cuyo efecto la carretera se divide en tramos con apoyo de la debida sustentación estadística.

Cierra el capítulo una breve reseña de los medios de transporte, tanto camineros, marítimos, como aéreos y finaliza con la enumeración de los medios de comunicación e igualmente de los centros urbanos de mayor alcurnia.

"La evolución económica de la zona de influencia de la carretera austral", lleva por título el capítulo V, del Brigadier General Manuel Concha Martínez.

La introducción al tema se inicia con el análisis y significación de los recursos naturales como factores del desarrollo de las naciones y su real aprovechamiento e incidencia en el estándar de vida del que pueden disfrutar sus habitantes.



El desequilibrio, al interior del país, suele explicarse por el círculo vicioso que se produce al sostener que no existe desarrollo porque no hay camino y no hay camino porque no hay desarrollo.

La carretera presenta así el ejemplo típico de la certera intervención de la autoridad que rompe dicho círculo y emprende la difícil tarea de crear las arterias necesarias que permitirán la circulación de los factores de la producción, para dar vida a un proceso de desarrollo expansivo y de efectos multiplicadores.

En consonancia con el planteamiento anterior, se da un diagnóstico del potencial de recursos naturales de la región, de acuerdo a los diferentes rubros o sectores de la producción económica. Se repasan en este orden los sectores industrial, agrícola, ganadero, forestal, pesquero y acuícola, energético, turístico y minero. El diagnóstico de cada sector se apoya en las correspondientes estadísticas.

Enseguida, lo que constituye el interés central del capítulo, viene el examen que se realiza respecto de la evolución económica actual de la zona. Evaluación que entrega y sopesa valiosos índices e indicadores de los procesos productivos que operan en cada uno de los sectores económicos analizados.

En primer lugar se ofrece un marco económico de la XI Región que se compara con las cifras macroeconómicas nacionales, demostrando un avance significativo y sostenido en cuanto a su incidencia nacional.

El indicador más relevante demuestra que entre 1960 y 1992, el producto interno bruto regional real ha aumentado 300% en comparación con 200% que registra el país en igual lapso.

Lo mismo acontece en cuanto a la importancia económica, al destacar que la región contribuye con 0,4% a 0,6% al PIB del país, hecho que demuestra la enorme perspectiva de desarrollo que ofrece la región.

El ingeniero comercial Juan Cavada Artigues nos lleva al campo de la "demografía y el desarrollo social", como se titula el capítulo VI.

Se inicia el tema con una introducción sobre la aventura del poblamiento, en la que descuella el factor humano en relación con las cualidades y virtudes requeridas. Impresiona la decisión de los actores, en los casos citados, tras los objetivos propuestos: poblar la región.

Luego se profundiza en el proceso de poblamiento, señalando tres condiciones que permiten comprenderlo. En primer lugar, la posibilidad de encontrar condiciones básicas de sustentabilidad dado el nivel tecnológico existente en relación con la producción de alimentos y la protección frente a los factores climáticos; en seguida, el descubrimiento de actividades económicas que puedan generar producción exportable fuera del área de colonización y, por último, la irreversibilidad del proceso, esto es, que si el abandono del proyecto significa asumir costos muy elevados, la posibilidad de éxito es mayor.

Estos factores, en el caso de la zona austral no se han comportado siempre de la manera más satisfactoria demostrando que el poblamiento de la región es una tarea que Chile debe seguir apoyando, quizá, si con mayor decisión.

Respecto del peso demográfico de la región, se consigna que a 1996 la población se estima en 89.300 habitantes, resultando ser la región demográfica más pequeña del país, con 0,6% de la población total que, por contraste, ocupa 14,4% del territorio nacional. En referencia al crecimiento demográfico se demuestra su dependencia de la incorporación de nuevas actividades exportadoras. Otro aspecto de interés es que el 72% de la población es urbana. Respecto del desarrollo social se afirma que éste es más favorable del que debiera esperarse dada la geografía de Aisén. En relación con las condicio-

nes de pobreza ésta es similar a la del resto del país y, en cuanto al desarrollo humano, su índice es ligeramente más bajo que el nivel nacional. Por último, la población de la región, 0,6% de la del país, recibe una inversión entre 3 y 4 veces por encima del promedio nacional, según cifras de los años 1990 a 1995.

El "impacto cultural", materia del capítulo VII, nos lo entrega el laureado escritor nacional Enrique Campos Menéndez.

Capítulo de singular interés, arranca del principio básico que concibe la tierra como matriz de la Patria, luego inicia la historia de la integración territorial y recuerda a próceres y mandatarios de Chile que, desde tiempos remotos, se han preocupado del conocimiento, la exploración, el estudio y la soberanía del territorio nacional.

Más adelante expone la verdad histórica, refiriéndose a la intuición geopolítica de un visionario, destacando la figura del ex Presidente de la República don Augusto Pinochet Ugarte. Fue él quien cambió el curso de la historia en los fundamentales aspectos de la integración y soberanía. Como consecuencia del plan de descentralización y regionalización que el Presidente Pinochet pusiera en práctica, nacen las provincias de Palena en la X Región y de Aisén, Coihaique, General Carrera y Capitán Prat en la XI Región. Luego relata cómo el Jefe de Estado tomó las medidas para poner en práctica sus ideas, empezando por la más importante y urgente: la construcción de un sistema vial completo que avanzara hacia el sur. Así nace el proyecto de la carretera longitudinal austral que encomendó al Cuerpo Militar del Trabajo.

Finalmente, describe a los hombres primitivos junto a su fauna y flora; los aportes culturales posteriores de distinguidas personalidades; refiérese luego a la población actual, a las posibilidades del turismo, a la educación y otras formas de cultura, arribando así a una conclusión final por la que debemos reconocer, en el rigor de la verdad histórica, al estadista que logró realizar el proyecto de la carretera, cuya primera fase supera los 1.000 km, ruta que depara un futuro esplendor para la nación chilena y que con estricta justicia la ciudadanía ha pasado a denominar: Carretera Presidente Pinochet.

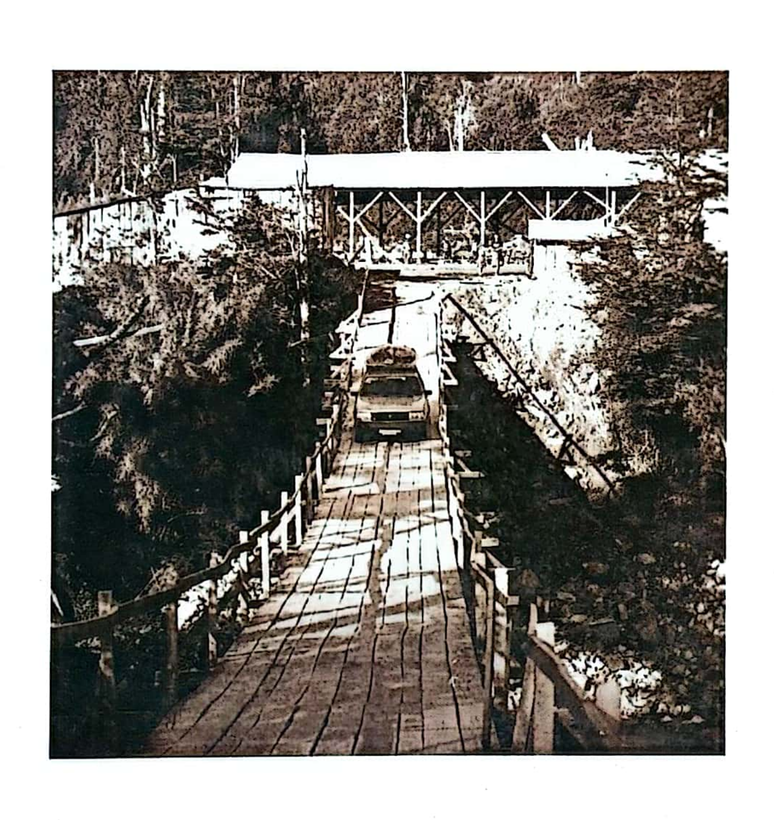
Se ha querido incluir también un capítulo que recoja las recreaciones humanas de quienes viven en la zona que recorre la carretera austral para plasmar, en sus propios términos, las impresiones que les ha causado la construcción del camino austral. El capítulo VIII reúne esas señales auténticas, en un recorrido por los diversos lugares que cruza la ruta, con valiosas referencias de colonos y lugareños. La idea central es retratar ora la incredulidad ante la realización de tan magna empresa, como la carretera, ora la emoción y regocijo de los pobladores. Las dificultades de la comunicación terrestre sufridas durante tantos años, al margen de promesas incumplidas, dificultaban la fe de los habitantes respecto de contar con una red de caminos confiables. Lograda la primera etapa de la ruta, conmueve el reiterado testimonio de los lugareños respecto de los beneficios recibidos. Igualmente, resulta interesante observar los efectos, todos propulsores del adelanto y desarrollo, de la nueva red vial. Finalmente, los pobladores destacan la participación del Cuerpo Militar del Trabajo y, a través de sus dichos, dejan constancia de un noble reconocimiento hacia el Ejército.

Quizás el impacto más hondo, que se trasluce a través de los hechos narrados, es el cariño entrañable a la tierra por parte de sus habitantes. Se recoge allí un mensaje sobre la conveniencia nacional y regional de continuar la prolongación de la carretera; se afirma la idea de encontrar nuevas fuentes de producción rentable para reforzar el asentamiento humano en la zona austral, que podría verse notablemente potenciado, con todas sus beneficiosas consecuencias para Chile.

Por último nos referiremos al capítulo IX que se ocupa de la "proyección futura de la carretera austral", en él, el Senador Antonio Horvath Kiss, fundamentalmente, se refiere a la integración de la región de Magallanes mediante la prolongación de la carretera austral y con tal propósito se analizan dos alternativas de ruta. La primera conectaría Villa O'Higgins en la región Aisén con Puerto Natales en la región de Magallanes, pasando por territorio argentino en un tramo equivalente al que el vecino país, a su vez, utiliza por territorio chileno para conectar las localidades de Río Gallegos y Río Grande. La segunda, que conectaría las localidades de Puerto Yungay y Puerto Natales, considerando seis trasbordos cortos, se concibe íntegramente por territorio nacional. Esta ruta podría implementarse de inmediato si se contara con un trasbordador de uso múltiple.

Avanza este capítulo, con un estudio de costos para ambas alternativas. De los antecedentes expuestos y de las posibilidades analizadas, concluye el autor, cuya profesión es la de ingeniero civil, que ambas vías de integración entre Aisén y Magallanes son posibles de complementar y que los dos trazados constituyen opciones atractivas de realizar. Asimismo, se concluye que dichas rutas no son excluyentes, sino que, por el contrario, ambas podrían contribuir sustantivamente al desarrollo sostenible de la zona austral.

Finalmente, se espigan las conclusiones resumidas de los diferentes capítulos, con el real afán de reiterar los notables beneficios que de tan magna obra se derivan. Si se lograra que dichas conclusiones y la consideración general de todas las exposiciones sirvieran para motivar una discusión inteligente y sincera, habríamos cumplido nuestro cometido. Igualmente, nos sentiríamos satisfechos si lográramos que el esfuerzo realizado contribuyese a tomar la debida conciencia sobre la necesidad de seguir avanzando en el gran proyecto de la carretera longitudinal austral, para acrecentar el legítimo orgullo de todos nuestros compatriotas, porque ella representa la más importante obra pública realizada por Chile en el siglo XX.

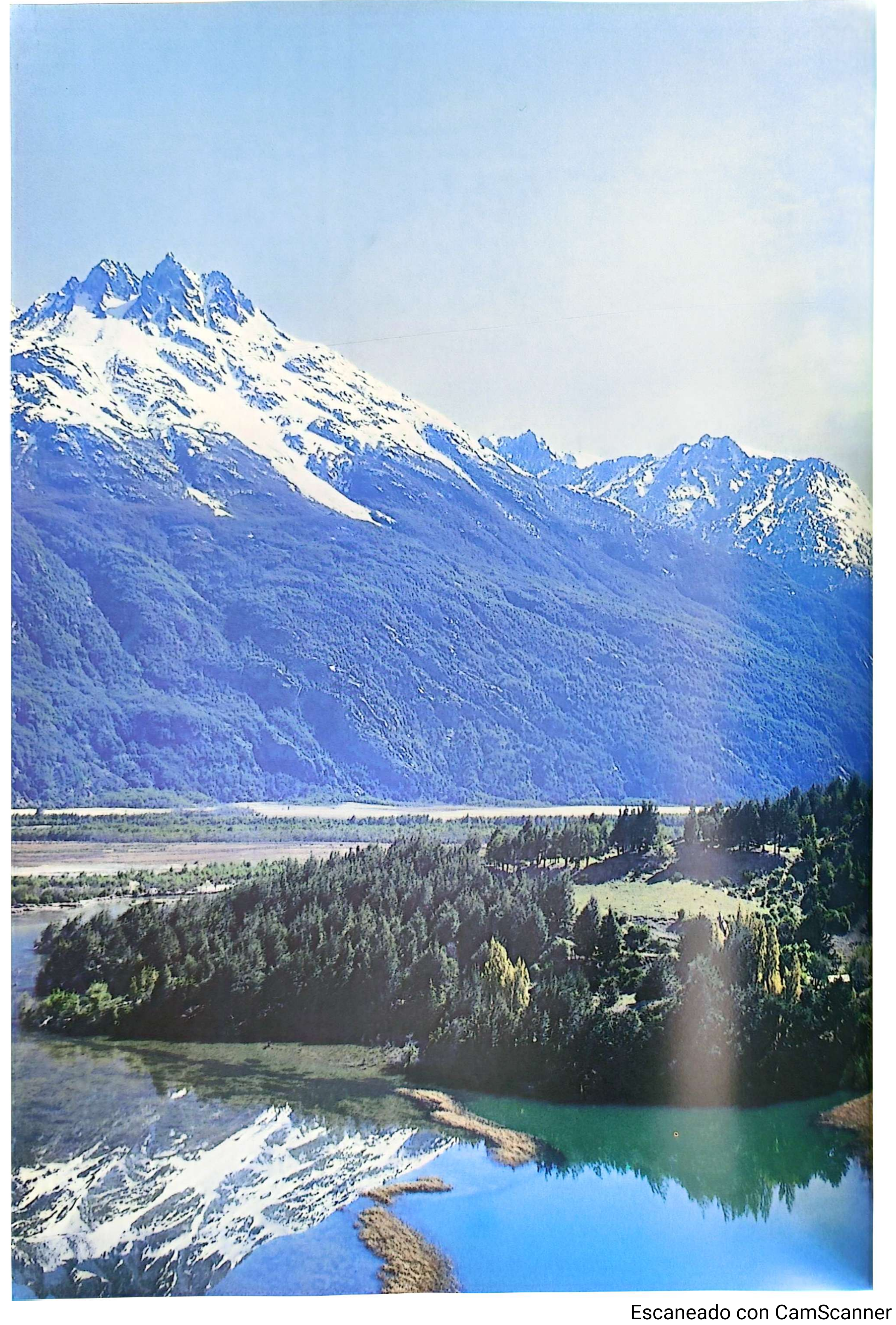


CAPITULO I

HISTORIA DE LA CARRETERA AUSTRAL

Ricardo Krebs Wilckens





LA OCUPACION DEL TERRITORIO NACIONAL

Si bien hay vestigios de una ocupación mucho más temprana, es hacia el año 10.000 a. C. que el hombre se hizo presente en Chile en forma definitiva y permanente. Durante los largos siglos prehistóricos se formaron distintos pueblos con diferentes niveles culturales, pero sin una organización política común. En el siglo XIV los habitantes del norte y del centro cayeron bajo el poder de los incas. Recién en el siglo XVI la acción fundadora de España hizo nacer a Chile como individualidad histórica. Desde Santiago, residencia del Gobernador y de la Real Audiencia, la acción civilizadora y evangelizadora española se extendió entre el río Loa y la isla Grande de Chiloé, destacando el norte por su riqueza minera y el centro y sur por su producción agrícola y ganadera.

De la mezcla entre españoles e indios pacificados emergió la sociedad chilena, resultado de un creciente mestizaje biológico y cultural.

El valle del Biobío constituía la "frontera de guerra", al sur de la cual los belicosos araucanos defendían tenazmente su independencia, mientras la heroica Valdivia y sus fuertes en Mancera, Corral y Niebla y la plaza fuerte de San Carlos (Ancud) en la isla Grande de Chiloé, protegían los dominios españoles contra los corsarios y piratas ingleses y holandeses que incursionaban en el Mar del Sur.

Bajo el gobierno centralizado español, los habitantes del "Reino de Chile" empezaron a comprenderse como comunidad, unida por un destino común y por el amor a un territorio que se caracterizaba por su feracidad y su singular belleza, las cuales hacían aparecer a Chile como "copia feliz del Edén". Así nació un fuerte sentimiento patriótico que impulsó a la sociedad chilena a romper sus vínculos políticos con España y a conquistar su independencia. Una vez superados los desórdenes que se produjeron a raíz de las guerras de la Independencia y de las convulsiones internas, se constituyó la República como un Estado de Derecho que supo reconciliar la autoridad y la libertad y que fue eminentemente eficiente y realizador. Dicho Estado, máxima obra histórica del pueblo chileno en el siglo XIX, dio forma a la nacionalidad chilena. El Estado creó un aparato administrativo honesto y cumplidor, fuerzas armadas disciplinadas y exitosas, un sistema nacional de educación, un cuerpo de derecho y un sistema nacional de comunicaciones y transportes. El Estado desarrolló una política exterior inteligente y consistente, definió las fronteras y completó la ocupación del territorio nacional.

En 1843, el capitán de fragata Juan Williams, por orden del gobierno del Presidente Bulnes, tomó posesión de los territorios magallánicos y echó las bases del fuerte Bulnes. En 1849 se fundó Punta Arenas. A raíz de la Guerra del Pacífico, Chile afianzó su soberanía sobre la antigua provincia de Antofagasta (II Región) y la extendió sobre las provincias de Iquique, Arica y Parinacota (I Región). En 1881, mediante el tratado de límites con Argentina, Chile renunció a sus derechos históricos sobre la Patagonia oriental, quedando como frontera la línea fijada por las cumbres más elevadas de la cordillera de los Andes que dividen las aguas.

A fines del siglo XIX quedaban fijadas, en lo fundamental, la extensión y las fronteras del territorio nacional. Al mismo tiempo se completó en gran parte la ocupación efectiva del territorio gracias a la acción combinada del Estado y de la iniciativa particular. La explotación de la riqueza salitrera llenó de vida a las desérticas e inhóspitas provincias del norte. Los colonos alemanes convirtieron las comarcas de Valdivia, Osorno y Llanquihue en prósperas zonas agrícolas y ganaderas. A raíz de la pacificación de la Araucanía quedaron incorporadas al desarrollo nacional 800.000 ha de cultivo y 600.000 de bosques. La intensa acción desarrollada por colonos chilenos y extranjeros convirtió a la provincia de Malleco en el "granero" de Chile. En la región magallánica se formaron extensas estancias ovejeras.

En 1910, al celebrar el primer centenario de su Independencia, Chile exhibía con legítimo orgullo sus realizaciones históricas: un gran prestigio internacional, un Estado sólidamente constituido, y una incipiente clase media que se integraba orgánicamente al cuerpo social.

Sin embargo, el siglo XX depararía a la sociedad chilena nuevos desafíos; entre los más importantes, la ocupación efectiva del largo e inclemente tramo territorial sito al sur del seno de Reloncaví.



Ralún,
Estuario de Reloncaví.
Provincia de Llanquihue,
X Región.

LAS CONDICIONES GEOGRAFICAS

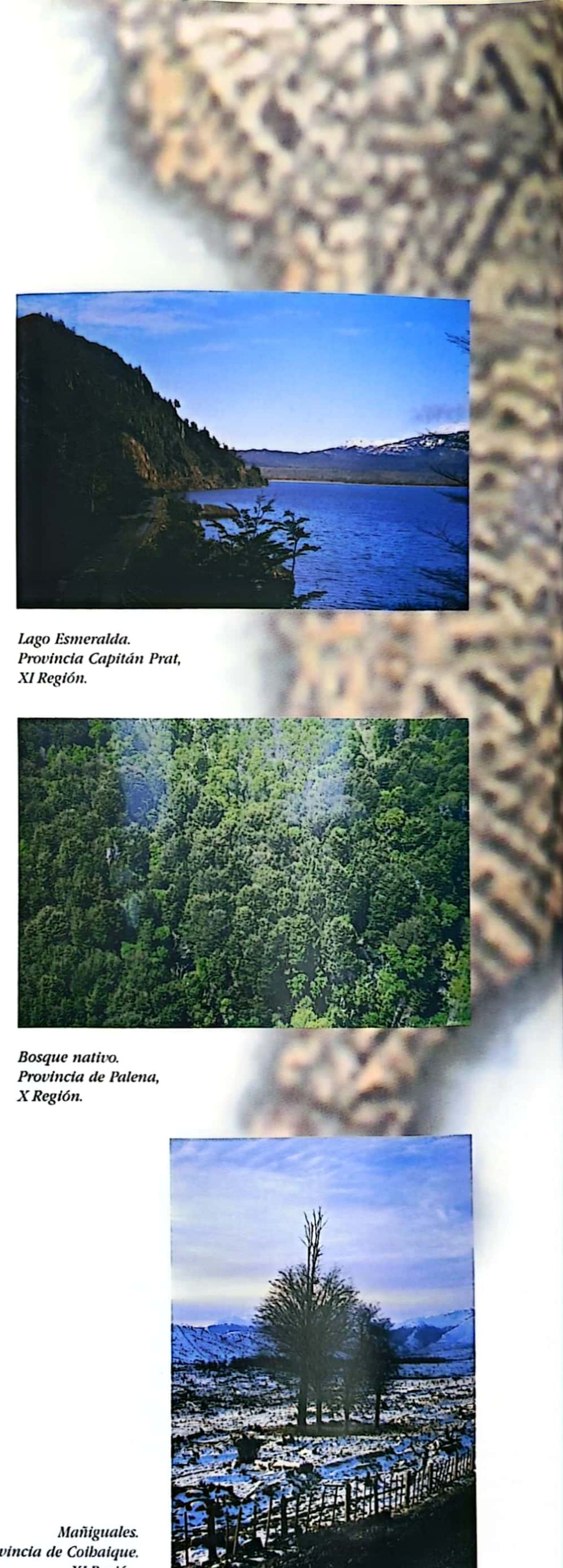
Los territorios que se extienden entre los meridianos 71° y 76° W y los paralelos 41° 30' y 49° S, desde Puerto Montt hasta Villa O'Higgins, comprenden las provincias de Llanquihue, Chiloé y Palena en la X Región y las de Aisén, Coihaique, General Carrera y Capitán Prat en la XI Región con una longitud de más de 830 km y un ancho promedio de 200 km. Sus 148.383 km² ocupan casi la quinta parte del territorio nacional (19,6%), superficie mayor que la de Costa Rica o Nicaragua en América Central y de Holanda, Bélgica o Dinamarca en Europa.

En medio de la "loca geografía" de Chile, la "locura" llega en las regiones australes a sus máximos extremos. La configuración geográfica difiere hondamente del resto de Chile septentrional. Aquí el valle central se ha hundido y es un mar interior. La cordillera de la Costa se ha sumergido y sólo sus cimas subsisten en la isla Grande de Chiloé y en la miríada de islas de los archipiélagos. La cordillera de los Andes, que se extiende hasta las aguas del océano Pacífico, está formada por cadenas separadas por hondos valles longitudinales y transversales.

El conjunto de volcanes, altos y escarpados cerros, glaciares, caudalosos ríos, lagos, golfos, islas y tupidos bosques poseen una belleza sin igual y constituye uno de los paisajes más espectaculares del planeta.

El clima templado en el flanco occidental se caracteriza por fuertes vientos húmedos del Pacífico que durante todo el año descargan abundantes lluvias sobre islas y costas (3.000 mm), dando origen a una exuberante vegetación. El mar interior, protegido por la isla Grande de Chiloé, goza de un microclima. Al interior de los Andes disminuye la pluviosidad y se extiende la pampa de coironales con una vegetación esteparia. En Coihaique y Balmaceda la temperatura en invierno puede descender a 15° C bajo cero y las tierras se cubren de nieve.

La zona ofrece grandes posibilidades económicas, posee un inmenso potencial hidroeléctrico, yacimientos de zinc, plomo, cobre y nobles maderas nativas, presenta favorables condiciones para la ganadería bovina y ovina, así como para la pesca y ofrece fascinantes posibilidades al turismo.



Lago Esmeralda. Provincia Capitán Prat, XI Región.

Bosque nativo. Provincia de Palena, X Región.

Mañiguales. Provincia de Coihaique. XI Región.



EXPLORACION Y PRIMEROS ASENTAMIENTOS HUMANOS

Los primeros pobladores de los archipiélagos fueron los chonos, avezados navegantes que recorrían los mares en sus canoas, cuyas últimas familias se extinguieron hacia 1870. Mientras que al sur del golfo de Penas habitaban los caucahues y las regiones esteparias eran recorridas por las tribus nómades tehuelches.

Los españoles, aunque reconocieron canales y costas, nunca lograron establecer asentamientos permanentes. El piloto español José de Moraleda, que participó en la expedición de Alejandro Malaspina, recorrió esta zona en 1786 y 1796 y llegó a la conclusión de que España jamás poblaría estas latitudes ya que sus costas eran casi inaccesibles y sus tupidos bosques eran impenetrables. Charles Darwin calificó la exuberante vegetación de "desierto verde".

Durante gran parte del siglo XIX las regiones australes siguieron marginadas del desarrollo nacional. Recién en los últimos tres decenios tanto el Estado como los particulares empezaron a demostrar mayor interés por explorar y tomar posesión de la zona, en parte como reacción a las actividades desplegadas por expediciones oficiales argentinas y por los colonos que reconocieron y colonizaron la Patagonia oriental y que desde la pampa ascendieron por los valles cordilleranos.

El capitán chileno Enrique Simpson emprendió tres expediciones llegando hasta el valle de Coihaique. En 1871 publicó en los anales de la Universidad de Chile el estudio hidrográfico "La Patagonia y otros lugares del Sur". Mas, era urgente obtener un conocimiento científico más completo sobre la zona. Entre 1892 y 1899 Juan Steffen, geógrafo alemán contratado por el gobierno como profesor para el Instituto Pedagógico, exploró toda la zona y recorrió hasta su nacimiento los ríos Palena, Puelo, Manso, Aisén, Mañiguales, Cisnes, Baker y Cochrane.

El dilatado conflicto limítrofe con Argentina finalizó con el arbitraje del soberano británico Eduardo VII, cuyo fallo en 1902 fijó en lo fundamental los límites que desde entonces marcarían la frontera entre Chile y Argentina. Las difíciles negociaciones, las arduas disputas y la prolongación de ciertos conflictos, llevaron al gobierno chileno a la conclusión de que no se podía dejar a las zonas australes en el abandono. Había que tomar posesión de la región e iniciar la colonización; con este fin se entregaron tierras a tres sociedades ganaderas con la condición de instalar colonos y sacar sus productos por el Pacífico. En 1903 se fundó la Sociedad Industrial de Aisén (SIA), en 1908 la Sociedad Exploradora del Baker y en 1924 la Sociedad Ganadera de Cisnes. Sin embargo, sólo la primera realizó una labor efectiva.

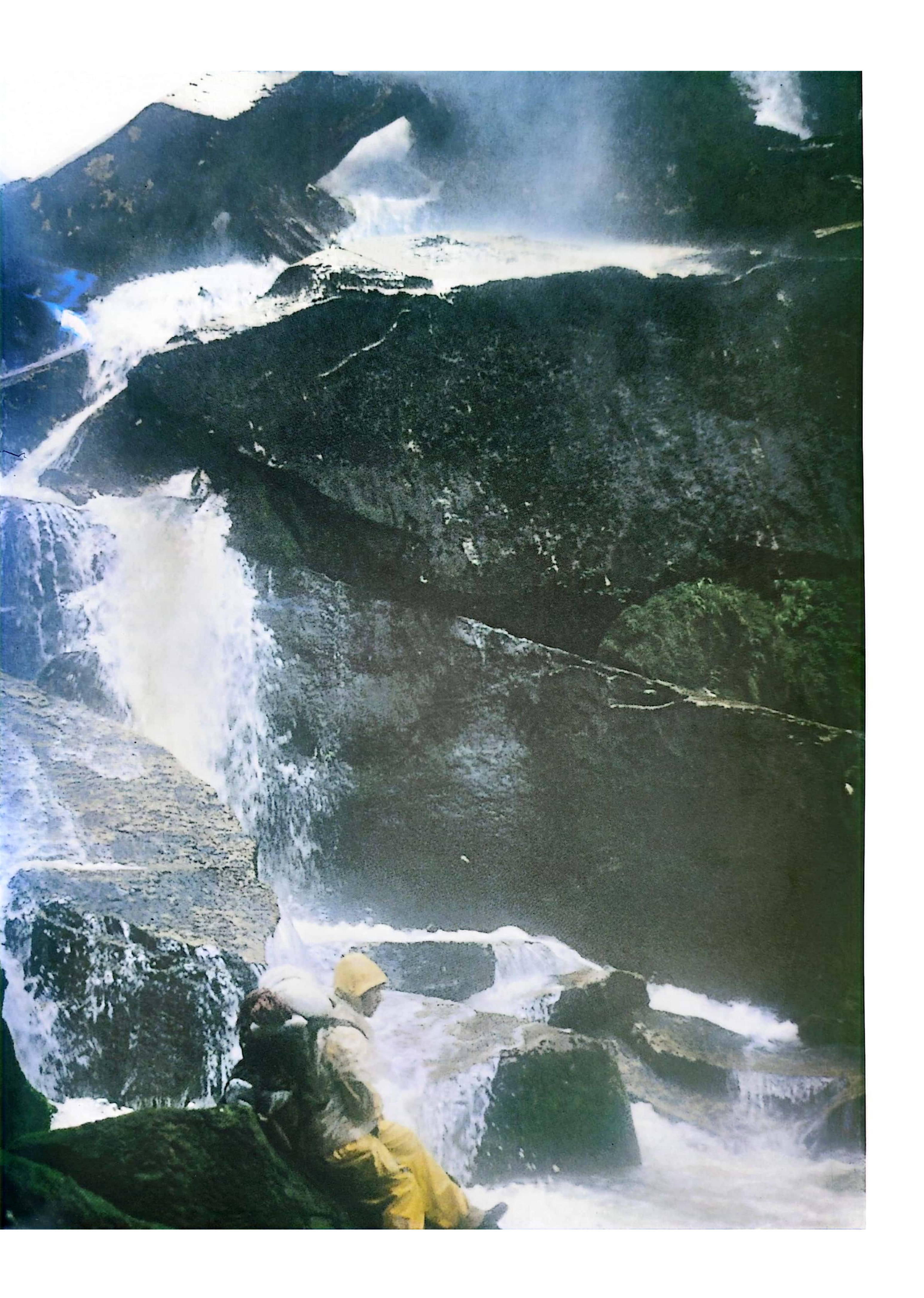
Simultáneamente continuaba la colonización espontánea. Así, por ejemplo, el inmigrante lituano Westhoff se instaló en las islas Guaitecas y fundó Melinka desde donde exportaba el codiciado "ciprés de las Guaitecas", otro tanto hacían campesinos chilenos de la banda central ocupando los valles; incluso muchos se internaron en la región desde Argentina, ya que no existían accesos desde la costa.

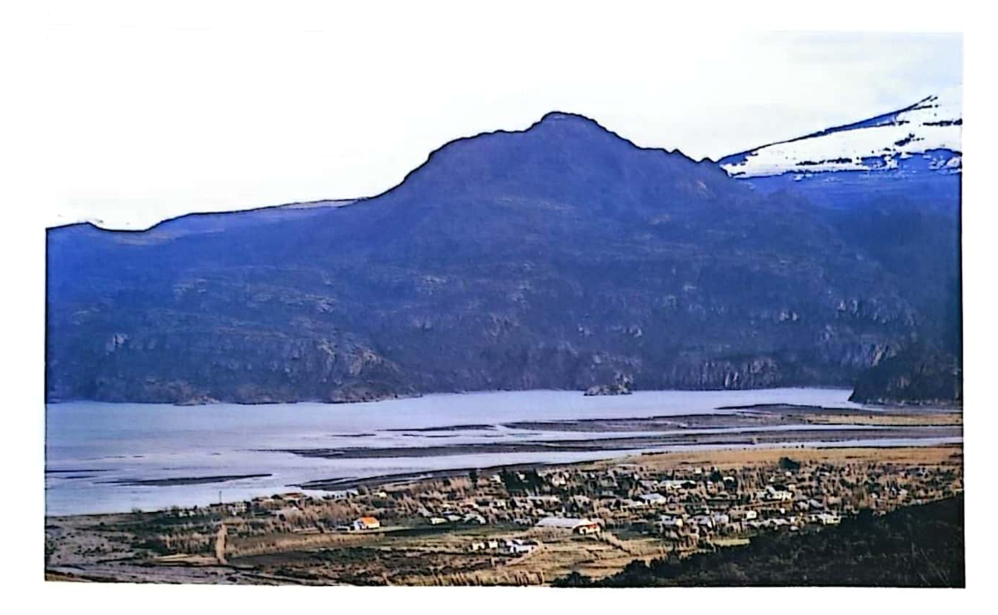
La colonización y el poblamiento se realizaron en medio de inmensas dificultades; no había caminos ni existían servicios básicos de salud y educación. Entre colonos y ocupantes ilegales se produjeron a menudo violentas luchas; era frecuente el robo de animales perpetrado por bandoleros y cuatreros.

Sin embargo, lentamente se formaron los primeros poblados: el primero fue Balmaceda, fundado el 1 de enero de 1912 por iniciativa de los colonos que habían llegado a la zona a comienzos del siglo; asimismo Futaleufú, Palena y Chile Chico fueron fundados por



Río Los Colonos,
Sector La Junta,
Provincia de Aisén,
XI Región.





Puerto Ingeniero Ibáñez. Provincia General Carrera, XI Región.

chilenos que entraron desde la pampa argentina. Estos pueblos quedaron por largos años vinculados a la economía argentina, ya que no existía ninguna comunicación directa con el resto del territorio chileno; recién en 1930 se abrió una primera senda para caballos que unió a Futaleufú y Palena con Puerto Ramírez y el lago Yelcho. Chile Chico, al sur del lago General Carrera, permaneció aislado hasta 1952, cuando se terminó el camino entre Coihaique y Puerto Ingeniero Ibáñez.

La Sociedad Industrial de Aisén contribuyó en forma importante al desarrollo de la zona; en 1906 estableció su centro de operaciones en Coihaique, construyó un muelle y bodegas en Puerto Aisén y abrió una oficina en Puerto Montt.

El Presidente Ibáñez otorgó especial importancia al desarrollo de Aisén. El General de Carabineros Luis Marchant González, cuatro veces intendente de Aisén, recuerda al respecto: "Cuando en 1928 me llamó el Presidente Ibáñez, me puso frente a un mapa de Chile y me espetó: Vea, Coronel. Aquí hay una región que se dice inexplorada. Quiero que usted vaya allá, la organice y haga de ella un trozo de Chile nuevo y promisorio".

Ibáñez comprendió la necesidad de dotar a la región, que hasta entonces había dependido de Chiloé y Magallanes, de una estructura administrativa propia. El DFL. 2.335 del 22 de mayo de 1929 erigió el territorio en provincia, con intendencia y municipalidad en Puerto Aisén. El mismo año el gobierno provincial fundó oficialmente Coihaique en apoyo y reconocimiento al esfuerzo de la gran estancia de la SIA y de los colonos particulares; así también Palena fue reconocida como villa en 1929 y lo propio ocurrió con Puerto Ibáñez y Chile Chico en 1931. En todos estos pueblos se instalaron retenes de Carabineros, correos, escuelas, postas y oficinas de registro civil y en 1926 se inauguró la central hidroeléctrica de Puerto Aisén.

Con el fin de fomentar el poblamiento, el gobierno dictó la ley 4.885 del 20 de junio de 1930, complementada posteriormente por la ley 6.035 del 16 de febrero de 1937 para ordenar el proceso colonizador y reglamentar la entrega de tierras fiscales a los colonos. Si bien estas leyes contribuyeron a ordenar las condiciones de dominio y propiedad, tuvieron también efectos desastrosos no previstos por el legislador. La legislación exigió al colono que limpiara la tierra para obtener título de propiedad y con tal propósito éstos rozaron a fuego los bosques vírgenes, acción que originó gigantescos incendios forestales que se prolongaron por meses y años y dejaron calcinadas las tierras.

Se perdieron miles de hectáreas que no recuperarían su frágil fertilidad; se erosionó la tierra y, como consecuencia, se embancaron los ríos; así Puerto Aisén se perdió como puerto y tuvo que ser reemplazado más tarde por Chacabuco. Millares de troncos secos constituyen hoy mudos testigos de esta catástrofe ecológica.

El Comité pro Adelanto de Aisén publicó en 1942 un memorándum titulado: Las verdaderas necesidades de la provincia de Aisén: caminos, caminos y más caminos. En uno de sus párrafos expresa: "Por muy superficial que sea la observación que se haga sobre los problemas de la provincia de Aisén hay uno resaltante, de cuya solución depende el auge económico de la zona y el incremento de la labor colonizadora. Se trata de la cuestión caminera".

En los años 50 el ciudadano alemán Juan Augusto Grosse realizó por encargo de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas veintitrés exploraciones como resultado de las cuales publicó en 1955 su libro "Visión de Aisén", donde insiste igualmente en la necesidad apremiante de construir rutas y propone el derrotero para un camino longitudinal que coincide, en gran parte, con el trazado que tendría más tarde la carretera longitudinal austral.



*Chaitén.
Provincia de Palena,
X Región.*

En las décadas del 60 y 70 el desarrollo de la zona recibió nuevos impulsos. Durante la presidencia de don Jorge Alessandri el gobierno dictó nuevas normas legales para reglamentar la venta y el arrendamiento de las tierras fiscales y el otorgamiento de títulos a los ocupantes. Se mejoraron los caminos existentes y se construyeron otros entre Chaitén, el lago Yelcho y Palena, entre Puerto Cisnes y la frontera y entre Coihaique y Puerto Ingeniero Ibáñez. Se instalaron un aeródromo en Coihaique y pistas de aterrizaje en las principales localidades y se creó la red de trasbordadores de Transmarchilay.

Durante la administración de don Augusto Pinochet, en conformidad con la política de descentralización y regionalización que su gobierno impulsó, se creó por decreto ley 575 del 10 de julio de 1974 la XI Región Aisén del General Carlos Ibáñez del Campo, con capital en Coihaique.

Desde la llegada de las primeras corrientes masivas de pobladores en las postrimerías del siglo XIX se habían producido grandes cambios y el proceso de integración de las provincias australes a la nación había experimentado notables progresos. La población de la región había aumentado de 8.886 habitantes en 1930 a 37.803 en 1960 y a 48.423 en 1970. Las tierras de cultivo y pastoreo se habían incrementado entre 1930 y 1955 de 785.000 a 1.500.000 ha; sin embargo, aún subsistía un marcado aislamiento, grandes riquezas quedaban sin explotar y el producto geográfico bruto representaba 0,5% del PIB del país.

Asimismo, la densidad poblacional seguía siendo mínima. En la provincia de Aisén había 1 habitante por km² y en toda la XI Región la densidad era apenas de 0,5; sólo 4,5% del territorio estaba efectivamente ocupado, mientras que el 95,5% permanecía como espacio vacío; para muchos habitantes la calidad de vida seguía siendo baja, y las posibilidades de desarrollo continuaban siendo escasas.

Era indispensable tomar nuevas medidas para impulsar el desarrollo de la región.



*Futaleufú.
Provincia de Palena,
X Región.*



Volcán Yate.
Estuario de Reloncaví,
X Región.

NECESIDAD Y URGENCIA DE PROMOVER EL DESARROLLO DE LAS REGIONES AUSTRALES

Una nación constituye una comunidad con un destino histórico común que, para su pleno desarrollo, debe propender a que todos sus integrantes participen activamente en el quehacer nacional y que todos ellos tengan acceso a los bienes materiales y espirituales que forman el patrimonio nacional.

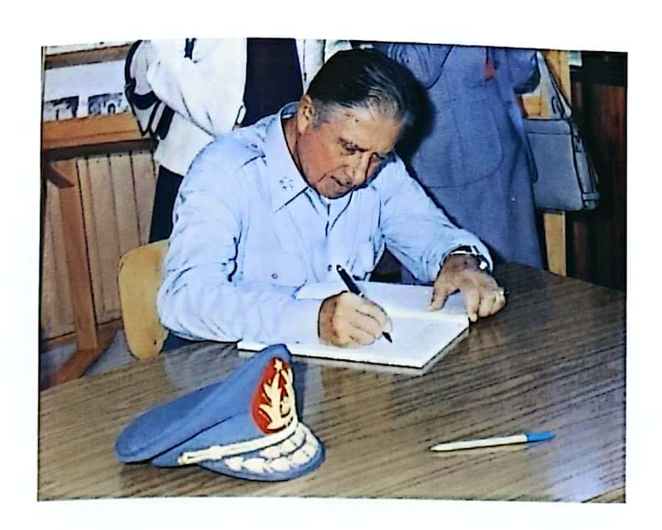
La sociedad chilena, desde su constitución como nación independiente, había alcanzado grandes logros, de modo que podía recordar con orgullo sus éxitos. Sin embargo, en el curso del siglo XX habían surgido graves problemas económicos y sociales y se había producido una profunda división. Las violentas convulsiones que tuvieron lugar en los años 60 y 70 fueron indicio de que el país había quedado sumido en una grave crisis. El gobierno militar que se constituyó el 11 de septiembre de 1973 se propuso unir nuevamente a la sociedad chilena en un proyecto histórico común. Este proyecto debía abarcar a toda la sociedad chilena y, por tanto, debía incluir también a los habitantes de aquellas regiones que hasta entonces habían estado un tanto marginadas del desarrollo nacional. Era justo y necesario ofrecer nuevas oportunidades a los habitantes de las regiones australes.

Había, además, razones muy concretas. Argentina, desde que se había anexado la Patagonia oriental, había hecho un esfuerzo permanente por decidir a su favor los conflictos fronterizos que habían quedado pendientes. Había colonizado sistemáticamente sus provincias australes y las había dotado de carreteras, de guarniciones y de todos los servicios básicos necesarios. Por razones políticas y estratégicas, Chile debía promover el desarrollo de sus territorios que habían quedado despoblados y desguarnecidos.

Para su desarrollo global, Chile no podía prescindir de ninguna de sus provincias. Las regiones australes contaban con inmensas riquezas sólo explotadas en una mínima parte. Se sabía de un enorme potencial hidroeléctrico; de la posibilidad de destinar 1.227.000 ha a la explotación ganadera; de 1.686.000 ha de bosques; de ricos yacimientos de zinc, plomo, cobre y carbonato de calcio, y de las fabulosas bellezas del paisaje que ofrecen grandes posibilidades al turismo. El desarrollo de las regiones australes, al mismo tiempo de traducirse en beneficios para los propios habitantes, debía redundar en bien del país.



Ganado.
Provincia de Coihaique,
X Región.



EL GOBIERNO MILITAR INICIA NUEVAS POLITICAS

El gobierno militar, de acuerdo con la tradición política de Chile, comprendió el Estado como unidad. El Presidente Pinochet, el 11 de julio de 1974, declaró explícitamente: "El Estado de Chile es unitario, donde el poder político, en la plenitud de sus atribuciones y de sus funciones, lo sirve una misma autoridad nacional y bajo un mismo régimen jurídico".

Sin embargo, este carácter unitario no debía confundirse con un Estado centralizado y omnipotente que dirigiese, reglamentase y controlase toda la vida económica, social y cultural del país. En Chile se había producido una hipertrofia del Estado y un desarrollo desmedido de la Región Metropolitana de Santiago a expensas del resto del país. Era indispensable modernizar el Estado y reducir su poder con el fin de propender al desarrollo libre de las fuerzas vivas de la sociedad, a través de una amplia reforma de las estructuras administrativas.

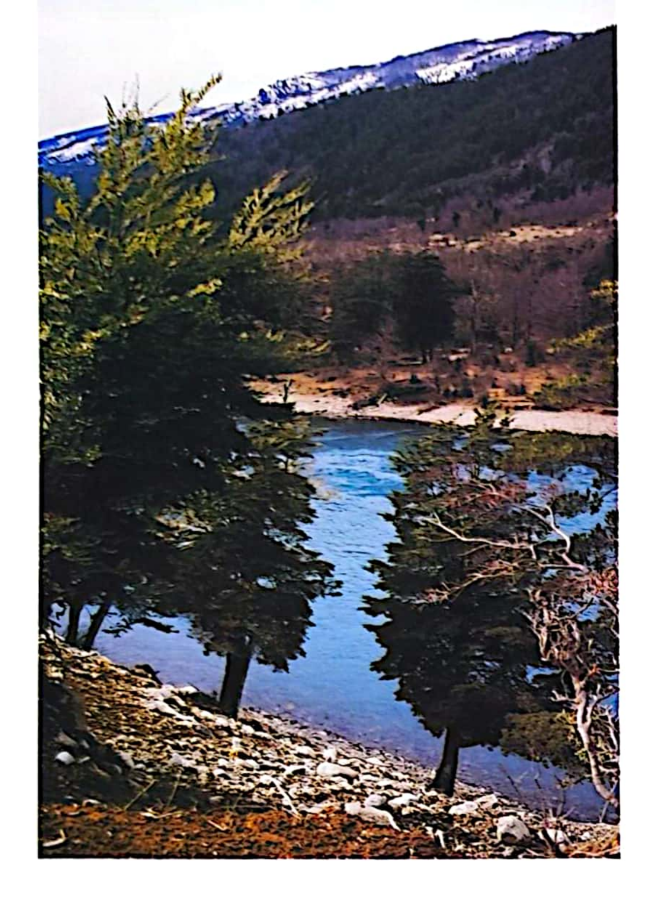
El Presidente Pinochet anunció un plan de descentralización y regionalización que dotó a las regiones de los organismos que les permitiesen tomar iniciativas y promover su propio desarrollo. Los decretos leyes 573 y 575 del año 1974 establecieron la nueva división política y administrativa del país en doce regiones y un Area Metropolitana de Santiago y dieron vida a los Consejos de Desarrollo Regional, las Secretarías Regionales Ministeriales, las Secretarías Regionales de Planificación y Coordinación y al Fondo Nacional de Desarrollo Regional. Decretos posteriores dividieron las regiones en provincias. En las zonas australes nacieron así la provincia de Palena en la X Región y de Aisén, Coihaique, General Carrera y Capitán Prat en la XI Región.

La regionalización debía constituir la base para un desarrollo equilibrado y sostenido del país. La redefinición funcional del Estado y la relativa autonomía otorgada a las regiones no significaba que cada región quedase entregada a su propia suerte. El poder central debía otorgar su apoyo a aquellas regiones que, por condiciones geográficas e históricas, estaban menos desarrolladas que el resto del país.

Ya en 1965 el entonces Coronel Augusto Pinochet, al estudiar la situación geopolítica de la zona austral, había escrito -en su Ensayo sobre un estudio preliminar de una geopolítica de Chile- que esa sección del territorio nacional "desde el canal de Chacao hasta el cabo de Hornos es el espacio que dispone el núcleo vital en su crecimiento hacia el sur, para lo cual requiere integrarse al territorio con vías de comunicación terrestre, aumento de los medios de comunicación marítimo y aéreo, efectuar estudios de factibilidad que permitan asentar nuevas poblaciones que serían ayudadas por el Estado con medios de vida, como ser viviendas prefabricadas, herramientas de trabajo, préstamos de dinero en condiciones ventajosísimas, etc., que les permitan explotar sus recursos forestales y su inmensa riqueza ictiológica. Ello, sin lugar a dudas, daría vida a corto plazo a nuevas industrias, maderera y conservera, a base de los recursos que proporciona el mar en esa zona austral".

El Presidente Pinochet, al asumir el gobierno, puso en práctica las ideas formuladas ocho años antes para dotar a la XI Región de una infraestructura capaz de fomentar el proceso colonizador. Con el objeto de estimular el poblamiento dispuso diversas medidas fiscales y administrativas. Otorgó rebajas tributarias, eximió de derechos, tasas, gravámenes e impuestos a la importación de implementos destinados a la pesca artesanal, bonificó las inversiones y reinversiones productivas de pequeños y medianos empresarios, decretó una asignación de zona que ascendía hasta 125% en los pueblos más apartados y rebajó en 50% las tarifas marítimas para el transporte de muebles y enseres de los colonos.

Un grave problema era el alto número de ocupantes de tierra que carecían de título jurídico válido. Un catastro general permitió detectar que el territorio colonizado llegaba a 20% del total, que las tierras fiscales representaban 77% de la superficie y que había miles de propie-



Río Baker.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

dades sin título. De allí que entre 1973 y 1985 se regularizaran 1.728 predios que incluían 76.861 ha rurales y 524.900 m2 de propiedad urbana.

Finalmente, la ley 18.270 de enero de 1984 otorgó título gratuito a los ocupantes de tierras fiscales que las explotaran personalmente por un lapso no inferior a cinco años.

Lo más importante y urgente era la construcción de un sistema vial completo. En 1973 existían 978 km de caminos que correspondían a dos ejes transversales independientes entre sí que iban: desde Chaitén a Palena y Futaleufú, con trasbordo en el lago Yelcho, y desde Puerto Chacabuco y Puerto Aisén hasta Coihaique, Balmaceda y Puerto Ibáñez, con trasbordo por el lago General Carrera hasta Chile Chico. No había ninguna vía terrestre longitudinal y las únicas comunicaciones con el resto del país eran las conexiones marítimas y aéreas; por tierra, sólo se podía acceder por territorio argentino. En suma, desde el punto de vista vial la región era una isla.

Con el fin de crear lazos más estrechos con el resto del país, de posibilitar el asentamiento de nuevos pobladores, de generar nuevas áreas productivas, de hacer efectiva la posesión de la tierra y de afianzar la soberanía nacional, el Presidente Pinochet tomó la trascendental decisión de construir una carretera longitudinal que uniese por el continente las provincias de Llanquihue y Palena con las provincias de la XI Región.



Coihaique,
X Región.

Puente de circunstancia, camino longitudinal austral.



EL PROYECTO DEL CAMINO LONGITUDINAL AUSTRAL

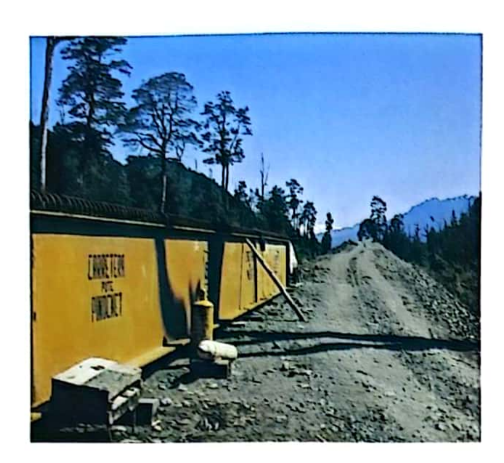
El Presidente, quién tenía una clara visión de las necesidades de las distintas regiones del país, dispuso en marzo de 1974 que el Comando de Ingenieros del Ejército, a través del Cuerpo Militar del Trabajo, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, estudiara la construcción de un camino longitudinal que uniera todo el territorio entre Puerto Montt y Villa O'Higgins.

Fruto de los estudios y exploraciones de los expertos del Cuerpo Militar del Trabajo se confeccionó un informe preliminar que proyectó el siguiente recorrido para la carretera: Puerto Montt por tierra hasta La Arena, bordeando la ribera del seno de Reloncaví; trasbordador para cruzar el fiordo o estero de Reloncaví; camino por las tierras de la provincia de Palena hasta la localidad de Río Negro; navegación de tres horas y media por el fiordo Comau; camino terrestre ininterrumpido pasando por Chaitén, Puerto Cárdenas, Santa Lucía, empalme con el antiguo camino a Futaleufú y Palena, La Junta, Puyuguapi, enlace con Puerto Cisnes, Villa Mañiguales, entronque con el camino a Puerto Aisén y Puerto Chacabuco, Balmaceda, Villa Cerro Castillo, enlace con Puerto Ingeniero Ibáñez, El Maitén, Cochrane, Tortel y Villa O'Higgins. La carretera tendría una longitud de 1.150 km y la red vial austral tendría un total de 2.423 km.

Conjuntamente con definir las líneas fundamentales del trazado, se determinaron la política de construcción y los detalles técnicos; en efecto, para mantener bajos los costos se debía utilizar el máximo de recursos locales afectando al mínimo el medio ambiente, evitando destruir el bosque y provocar erosión; se buscaba crear oportunidades para admirar la grandeza y belleza del paisaje; se avanzaría por etapas para aprovechar las experiencias recogidas y se descartaba la construcción de grandes obras sobredimensionadas.

Respecto de los detalles técnicos se acordó aplicar los parámetros de diseño del "Manual de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas para Caminos de Desarrollo", esto es: carpeta de ripio; velocidad de 40 km por hora; radios mínimos de curvatura horizontal de 30 m; pendientes máximas de 10% en tramos no mayores a 200 m; carpeta de rodado de 3 m de ancho; puentes menores de madera, y puentes mayores (entre 20 y 100 m de longitud) de hormigón armado y vigas metálicas o de hormigón pretensado.

A principios de agosto de 1976 el proyecto fue aprobado y se dispuso que el Ministerio del Interior proporcionara el personal y los recursos financieros para iniciar de inmediato las faenas.



Construcción de puente definitivo. Luz mayor de 20 metros.

LOS ACTORES

El principal actor fue el propio Presidente Pinochet. El no sólo concibió la idea, sino que dispuso elaborar y ejecutar el proyecto y participó activamente en todo el proceso, de cuyo estado de avance se mantuvo permanentemente informado e hizo regularmente visitas inspectivas anuales al terreno.

La ejecución quedó a cargo del Ministerio de Obras Públicas, de las autoridades regionales, de algunas empresas privadas y, fundamentalmente, del Ejército de Chile, a través del Cuerpo Militar del Trabajo, organismo que contaba con una larga y fructífera experiencia en este tipo de faenas ya que había tenido una activa participación en la construcción de las primeras sendas labradas en la zona austral: los caminos de Chaitén a Palena, de Coihaique a Mañiguales y Puerto Aisén, de bahía Murta a bahía Erasmo, de río Jeinemeni a Fachinal, de Alto Río Cisnes a la Tapera y de puerto Buzeta a laguna Quetru.

En los años que comenzó la construcción de la carretera, la situación económica en Chile seguía siendo difícil. La nueva política económica iniciada en 1975 no produjo efectos inmediatos. Aún subsistía una fuerte inflación heredada, no había empleos y existía una gran cantidad de cesantes. El gobierno, con el fin de paliar las peores consecuencias, organizó como programas de emergencia el PEM y el POJH, el programa de empleo mínimo y programa para jefes de hogar, respectivamente; el Cuerpo Militar del Trabajo recurrió a los obreros del PEM para los trabajos básicos en la construcción de la carretera.

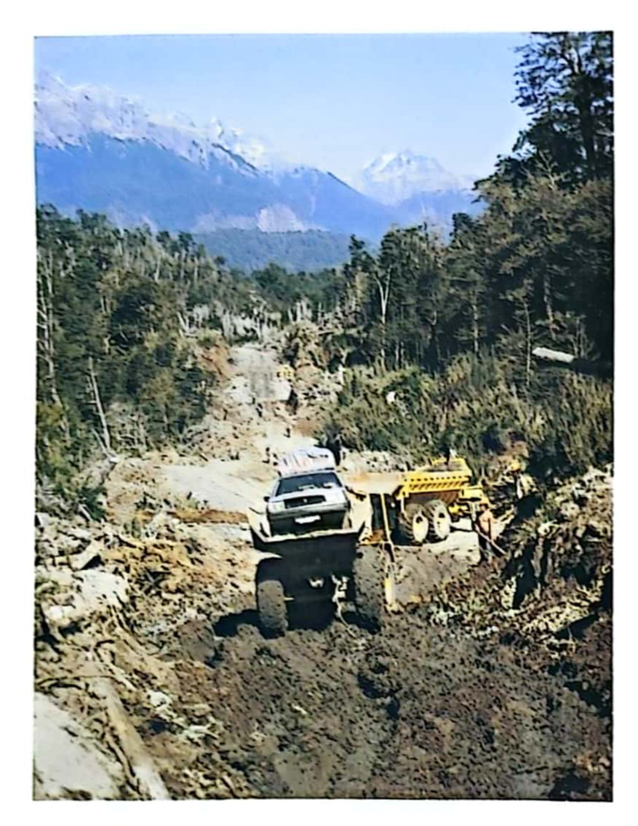
La carretera austral fue una obra regional que se construyó en beneficio de la región; sin embargo ella posee importancia nacional y en su construcción participaron hombres de todo Chile.



Faenas de construcción de puente.



Visita a Chaitén (1982).
Provincia de Palena,
X Región.



Faena CMT, Chaitén.
Provincia de Palena, X Región.

LA EJECUCION

Con el fin de organizar los trabajos se crearon dos sectores. El primero se extendía desde Puerto Montt hasta el límite de la X Región. El segundo se extendía desde el límite regional hasta Coihaique. La prolongación de la carretera hasta Puerto Yungay y Villa O'Higgins debía quedar para una etapa posterior.

El primer sector quedó subdividido en tres tramos: de Puerto Montt a Río Negro, a cargo de la municipalidad de Puerto Montt; de Leptepu a Chaitén, a cargo de la municipalidad de Chaitén, y de Puerto Cárdenas al límite regional a cargo del Regimiento de Ingenieros Nº 4 "Arauco" de Osorno. La parte terrestre tenía una extensión de 326 km de los cuales 68 km (Puerto Montt-Metri 24 km y Chaitén-Puerto Cárdenas 44 km) estaban construidos.

El segundo sector, de 296 km de largo, se extendía desde el límite regional hasta Coihaique y estaba a cargo de la Intendencia Regional de Aisén con las municipalidades de Coihaique, Aisén y Cisnes.

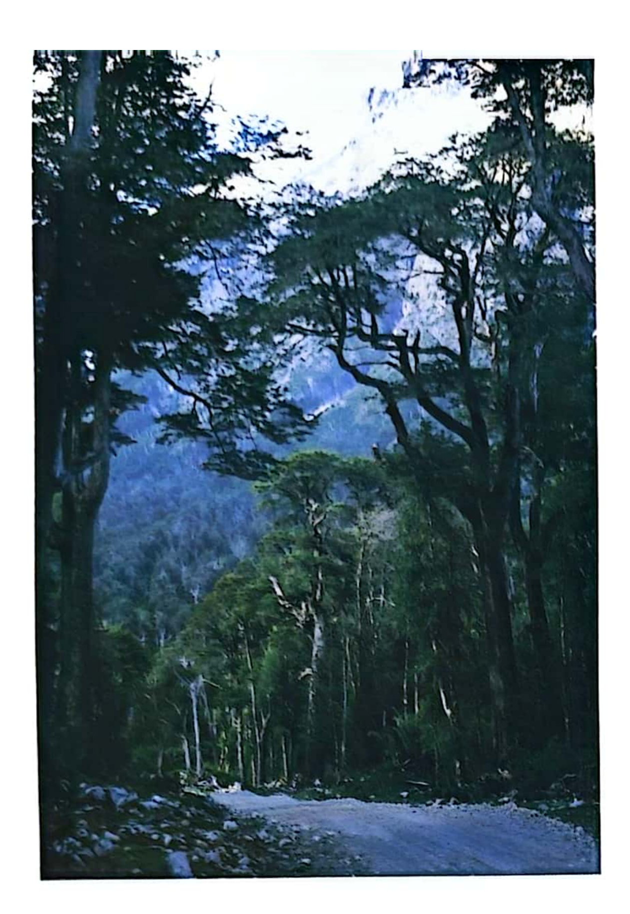
La primera tarea consistió en trazar y marcar la ruta definitiva. Este trabajo fue realizado por topógrafos, agrimensores e ingenieros que tuvieron que superar inmensas dificultades. El topógrafo Emilio Rauch, un pionero de la carretera austral, recuerda al respecto: "Hay que venir con buenos zapatos o botas de goma para el agua. Y también con herramientas para cortar la vegetación y abrirse paso para ir viendo por dónde va el camino. Después hay que traer los instrumentos de medición. ...Aquello era toda una aventura o una epopeya. Lo peor de todo era el clima. Llovía permanentemente en esa selva de coigües y alerces. Andábamos llenos de barro. Nunca pensamos que en realidad se iba a abrir un camino. Era una tarea imposible, casi titánica. Muchas veces había que dormir a la intemperie, cubiertos por un nailon bajo la lluvia. Y lo más temible de todo eran las sanguijuelas. Picaban y uno se las arrancaba, pero quedaba la cabeza adentro". También se hicieron reconocimientos por aire. El piloto arrojaba bolsas de cal desde el avión para marcar el camino.



Faena en localidad de Murta,
sector norponiente.
Lago General Carrera, XI Región.



Faenas de construcción en Lago Yelcho, Chaitén.
Provincia de Palena, X Región.



Cisne Medio. Provincia de Aisén, XI Región.

En marzo de 1977 ya habían sido contratados casi 1.500 hombres; a fines de septiembre de ese año había 3.000 obreros trabajando en los distintos tramos del primer sector. Con el fin de dirigir los trabajos y controlar el numeroso contingente de obreros, el Ejército comisionó a Oficiales como jefes de campamento.

Como resultado de las experiencias del primer año se concluyó en la conveniencia de entregar toda la responsabilidad al Cuerpo Militar del Trabajo. Así, con la autorización presidencial y por resolución del Ministerio del Interior, las municipalidades cesaron en sus funciones. El Cuerpo Militar organizó en Puerto Montt una oficina que se hizo cargo de la totalidad de las obras en la X Región. En octubre se creó la Subjefatura Zonal del Cuerpo Militar del Trabajo en Puerto Montt, a cargo de un Oficial ingeniero politécnico del Arma de Ingenieros y se destacó como está dicho, personal de Oficiales en algunos sectores del trabajo, si bien algunos otros permanecieron bajo el control de personal civil. El mismo año se creó la Compañía de Ingenieros de Vialidad N° 8 "Chiloé" con asiento en Chaitén, la cual fue capaz de entregar un numeroso contingente que en agosto de 1981 reemplazó a todos los obreros del PEM con lo cual mejoraron sustancialmente la disciplina y el rendimiento de los trabajos.

Una vez marcada la ruta, se abrían sendas de penetración a través de la tupida selva virgen. Luego se iniciaba la construcción del camino propiamente tal. Para ello hubo que mover miles de toneladas de tierra; hubo que dinamitar rocas, rellenar y desecar tierras pantanosas y construir muros, canales y puentes. En un comienzo sólo se dispuso de herramientas de mano. Los obreros del PEM cortaron la espesa vegetación con hachas y machetes y movieron la tierra con chuzos, palas y carretillas. Recién a partir de 1978 se pudieron adquirir medios mecanizados gracias a un aporte extraordinario de dinero asignado por el Presidente de la República.

Con el fin de iniciar los trabajos del primer sector se presentó al Ministerio del Interior un proyecto de presupuesto en el año 1977 destinado a construir 22 barracas para campamentos y la adquisición de herramientas, maquinaria menor e implementos para 1.030 hombres, por un monto de $ 6.500.000.

El Cuerpo Militar del Trabajo, en combinación con la municipalidad de Puerto Montt, reclutó obreros a través del PEM entre los numerosos cesantes que había en la zona. Su primer trabajo consistió en el levantamiento de los campamentos con sus barracas-dormitorios, cocinas y bodegas (Metri, Lenca y Chaica, sobre el seno de Reloncaví, Puelche, Mañihueico, El Varal, caleta Manzano y Río Negro en la actual comuna de Hualaihué; Pillán, Volcán, Santa Bárbara, Reñihué y Don Damián en la comuna de Chaitén, y Yelcho Chico y cuesta Moraga al sur de Puerto Cárdenas). Las rústicas barracas, con las comodidades mínimas, eran de madera, labradas con herramientas de mano por los mismos obreros.

Sector Murta. Provincia General Carrera, XI Región.



Faena de rocas, Chaitén.
Provincia de Palena,
X Región.



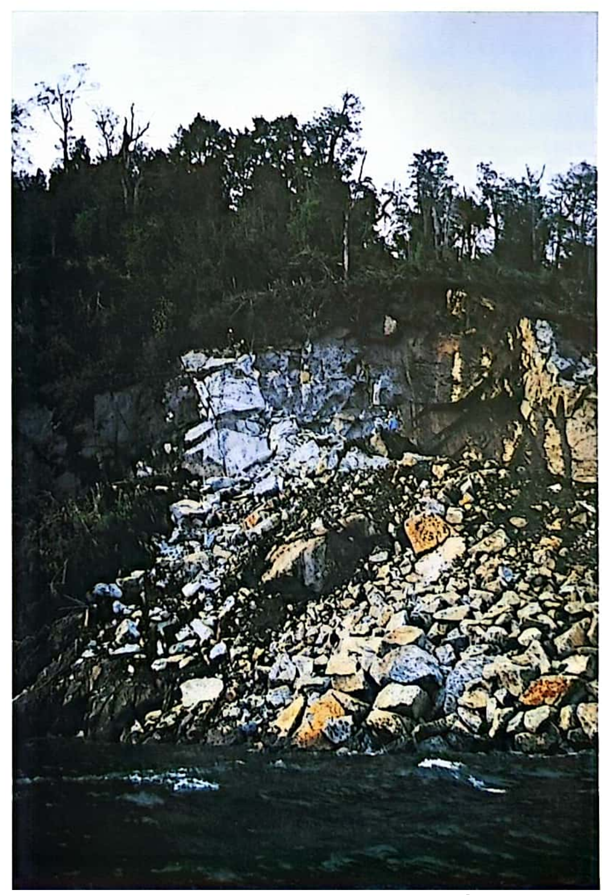
Los trabajos se iniciaron simultáneamente en los distintos tramos. Entre Metri y La Arena, en la X Región, se construyeron 10,5 km entre 1976 y 1977, 3 km en 1978, 1 km en 1979, 2 km en 1980, 1 km en 1981 y 1 km en 1982. Durante estos mismos años se construyeron 45 km entre Puelche y Río Negro y 63 km entre Puerto Cárdenas y el límite sur de la X Región.

En la XI Región no se contó con personal cesante, de modo que no operaba el PEM, por este motivo se entregaron los trabajos a empresas contratistas privadas bajo la Dirección de Vialidad que respondía de sus actividades directamente ante el Ministerio de Obras Públicas.

Durante los años 1976 y 1977 las brigadas de estudio realizaron reconocimientos terrestres entre Coihaique y el límite norte de la XI Región para trazar la ruta definitiva. Se decidió aprovechar el camino que el Servicio Militar del Trabajo había construido entre 1956 y 1959 desde el kilómetro 20 del camino de Coihaique a Puerto Aisén hasta el valle de Mañiguales. Para la prolongación de este camino hacia el norte se estudiaron diversas alternativas. La tenaz y emprendedora alcaldesa de la comuna de Cisnes, señora Eugenia Pirzio-Biroli insistió en que la carretera debía bajar por la orilla del río Cisnes hasta Puerto Cisnes y continuar desde allí por la ribera del canal Puyuguapi y del seno Ventisquero hasta puerto Puyuguapi. Vialidad, en cambio, desechó esta solución ya que implicaba un enorme y costoso movimiento de rocas. Finalmente primó el criterio de Vialidad y se optó por llevar el camino por el portezuelo Queulat.

En el mismo año 1976 se comenzaron a construir caminos de penetración, se realizaron trabajos de despeje y de limpieza de bosques y se inició la construcción de la carretera entre Puyuguapi y el lago Risopatrón. Para esta faena se pudo contar con maquinaria pesada que había donado la República Federal de Alemania con el fin de contribuir al desarrollo de Puyuguapi donde, en 1935, se habían establecido colonos alemanes los cuales habían creado una próspera agricultura y agroindustria y donde el señor Walter Hopperdietzel había fundado una fábrica de alfombras de interesante diseño y reconocida calidad.

Estuario de Reloncaví.
Provincia de Llanquihue,
X Región.





Trabajo de perforación en roca.

Durante 1977 se avanzó en el camino del sector aledaño al lago Risopatrón. El terreno escarpado y la poca estabilidad de éste presentaron grandes dificultades que sólo pudieron ser superadas mediante el empleo de técnicas especiales. Se construyó el camino entre Campo Grande y el río Picaflor.

En 1978 se continuaron los trabajos en la ribera del lago Risopatrón y se iniciaron las faenas entre éste y La Junta y desde Cisne Medio hacia el norte.

La ruta entre el lago Risopatrón y La Junta se terminó en 1979 y se inició la prolongación hacia el norte con el fin de establecer la unión con el camino que el Cuerpo Militar del Trabajo estaba construyendo en la cuesta Moraga en la X Región. En este tramo hubo que construir balsas de pontones para cruzar los ríos Rosselot y Palena.

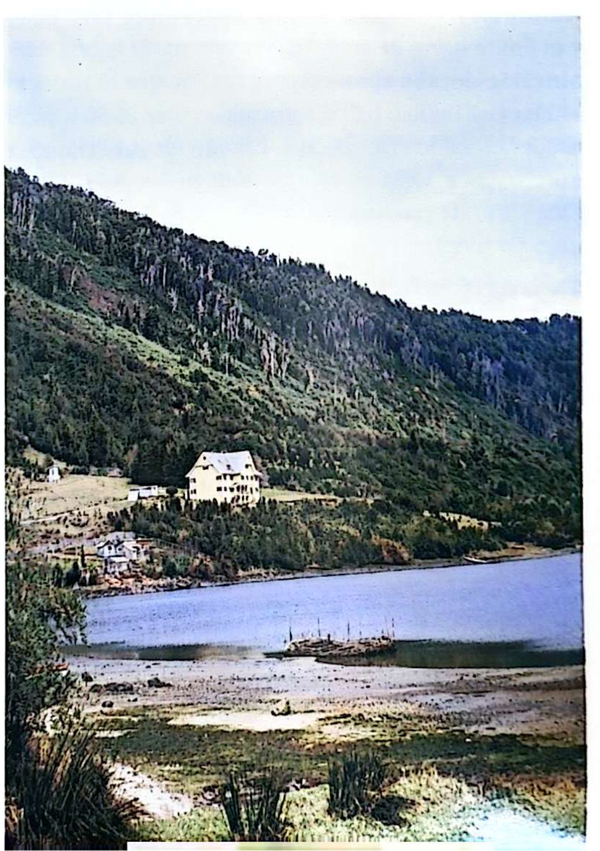
Para 1980 se había finalizado el desvío entre el puente Juan Steffen y Puerto Cisnes, que se conectó por tierra al sector de Cisne Medio, se prosiguieron las faenas desde aquí hacia el norte y se iniciaron las labores en la Piedra del Gato.

La Piedra del Gato constituye una inmensa masa rocosa de más de 130 m que cae en forma vertical al río Cisnes. La calidad del material rocoso no recomendaba construir un túnel, de modo que se optó por tallar un camino de 6 m de calzada que significó remover 140.000 m3 de roca, durante casi dos años a un costo de US$ 1.000.000; la titánica obra demandó vencer enormes dificultades y afrontar grandes riesgos. Hasta la fecha se encuentran enclavadas en la escarpada roca las estacas y los cordeles con que se sujetaban los operarios para tallar la roca; las arriesgadas labores cobraron la vida a tres esforzados obreros. Tres cruces mantienen vivo su recuerdo.

También hubo que vencer grandes dificultades para construir el camino en la cuesta Queulat. Para cruzar dicho portezuelo hubo que esculpir una verdadera escalera en el cerro.

A 12 km de Coihaique se eleva una masa rocosa con paredes muy escarpadas y una calidad de roca no apta para efectuar buenos cortes. La solución pasó por la construcción del túnel El Farellón, de 223 m en curva, que demoró 10 meses y tuvo un alto costo.

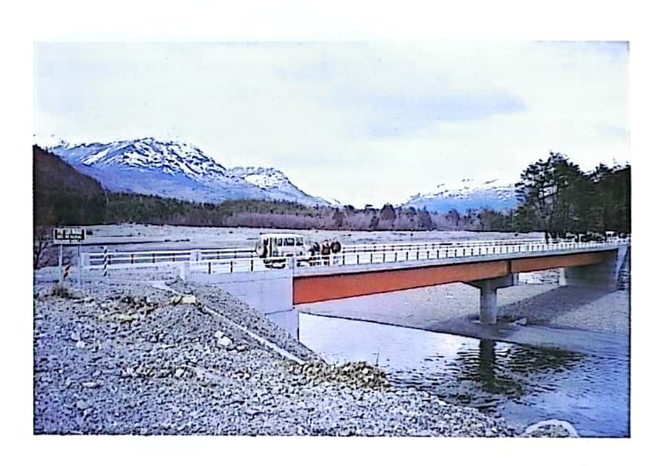
Puyuguapi. Provincia de Aisén, XI Región.





Piedra El Gato.
Provincia de Aisén,
XI Región.

En 1981 se lograron avances decisivos. Se terminaron los trabajos en la Piedra del Gato y se completó la ruta entre el portezuelo Queulat, La Junta y el límite regional, alcanzando la confluencia de los ríos Frío y Palena en la X Región. A comienzos de 1982 se completó la carretera entre Chaitén y el límite sur de la X Región, en una extensión de 113 km y simultáneamente los diferentes tramos entre este punto y Coihaique, con una longitud de 307 km.



Puente Los Ñadis,
del General Benjamín Videla.
Provincia Capitán Prat, XI Región.

En febrero de 1982, el Presidente Pinochet inauguró y entregó al uso público la ruta entre Chaitén y Coihaique. Se había hecho realidad un proyecto que muchos habían considerado una utopía. Sin embargo, la obra aún no estaba terminada. Había que unir Puerto Montt con Chaitén y había que seguir hacia el sur hasta llegar al punto en que el Campo de Hielo Sur parecía impedir todo avance por tierra.

En el sexenio 1982-1988 se completó el tramo entre Puerto Montt y Chaitén que, según la concepción original, debía ser enteramente terrestre; sin embargo, el reconocimiento definitivo del terreno obligó a revisar el proyecto, puesto que en el sector norte la topografía era extraordinariamente accidentada; en efecto, la ribera del fiordo Comau, entre el fiordo Quintupeu y Vodudahue presentaba taludes casi verticales cuya masa rocosa no era apta para tallar el camino en el cerro. Además, había hondas y profundas entradas de mar con fuertes corrientes y diferencias de marea de 6 y 7 metros, donde el elevado costo de construir puentes sobre estos fiordos obligaba a buscar otras soluciones. En consecuencia se optó por usar trasbordadores en algunos tramos y construir rampas de embarque y desembarque.



Trasbordador.
Canales del sur,
XI Región.



Camino a Cochrane. Provincia Capitán Prat, XI Región.

La ruta entre Puerto Montt y Chaitén, de 288 km de extensión, incluyó cuatro tramos terrestres con un total de 216 km y tres trasbordos en los fiordos de Reloncaví, Comau o Leptepu y Reñihué, con una vía navegable de 72 km; en marzo de 1983 se completó el tramo de Puerto Montt hasta La Arena (50 km) y en La Arena y Puelche se construyeron rampas de hormigón para cruzar en trasbordador el estuario de Reloncaví.

A fines de 1985 se concluyó el camino entre Puelche, Río Negro (Hornopirén) y rampa Pichanco (107 km), lugar de embarque para atravesar en tres horas y media el fiordo Comau o Leptepu, cuya rampa fue unida mediante un camino de 10 km con el fiordo Largo, rampa de embarque para atravesar el fiordo Reñihué y desembarcar en rampa Caleta Gonzalo; ya en diciembre de 1987 se completaron los 56 kilómetros que la unen con Chaitén y que empalman con la carretera que, sin interrupción, debe conducir hasta Villa O'Higgins.

El tramo de Puerto Montt a Chaitén fue inaugurado en febrero de 1988. Cabe destacar que, simultáneamente con los trabajos en este sector, se ejecutaban las labores de prolongación de la carretera hasta Cochrane, Tortel y Villa O'Higgins.

En estas faenas, junto a las empresas privadas contratadas por el Ministerio de Obras Públicas, opera también el Cuerpo Militar del Trabajo que en 1982, después de concluir sus actividades en el sector entre el lago Yelcho y límite sur de la X Región, trasladó su personal y maquinaria a un nuevo campamento base en bahía Murta junto al lago General Carrera.

En una primera etapa se propuso unir bahía Murta con el camino Coihaique-Puerto Ingeniero Ibáñez, aprovechando la senda que, por los valles de los ríos Ibáñez y Murta, había construido el Servicio Militar del Trabajo en 1958. Una empresa privada se encargó de construir el camino de norte a sur, en el sector del río Cajón. El Cuerpo Militar del Trabajo avanzó desde bahía Murta cruzando el portezuelo Cofré, hacia el norte. En los primeros 15 kilómetros no hubo problemas, pero luego surgieron terrenos pantanosos producto de las periódicas inundaciones del río Murta, lo que obligó a construir terraplenes protegidos con enrocados; también, en las proximidades del portezuelo Cofré, las elevadas masas rocosas de gran dureza obligaron a dinamitar y usar equipos pesados de perforación; finalmente, en 1984 se logró la unión con el tramo construido por la empresa privada.



Camino a Puerto Ingeniero Ibáñez. Provincia General Carrera, XI Región.

Puente General Carrera.
Sector El desagüe,
XI Región.



En 1985 y 1986 se prolongó en 21 km la carretera hacia el sur, avanzando por la ribera oeste del lago General Carrera hasta Puerto Tranquilo y, en los años 1987 y 1988 se avanzaron otros 21 km al sur hasta alcanzar la ruta que desde El Maitén construía una empresa privada contratada por el Ministerio de Obras Públicas, logro que, a fines de 1988, permitió conectar la carretera con el camino de 70 km que había construido el Ministerio de Obras Públicas; finalmente, mediante un puente sobre el río Los Leones y otro puente colgante sobre el desaguadero del lago General Carrera, quedaron unidos Cochrane y Coihaique. Se completaron así 1.062 km de la carretera austral entre Puerto Montt y Cochrane.

El mismo año 1988 se inició al sur de Cochrane el nuevo tramo hacia Puerto Yungay, para lo cual según la "Historia del Cuerpo Militar del Trabajo", preparada por el Comando de Ingenieros del Ejército, se establecieron los campamentos en laguna Larga, 25 km al sur de Cochrane y en el río Carrera, al sur del río Ñadis. La construcción de estos nuevos 112 km tropezó con grandes dificultades deparadas por el clima, la topografía y las condiciones geológicas y mineralógicas del terreno. Las lluvias transformaban la arcilla en barro resbaladizo por el cual resultaba imposible transitar. Los días de lluvia sólo se podían aprovechar para realizar obras de drenaje, de artes menores y para elaborar y armar las maderas de los puentes.



Entre laguna Larga y el río Ñadis hubo que vencer las tremendas dificultades que presentaban la estrecha garganta y las bruscas pendientes del río Barrancoso. Hubo que estudiar diferentes alternativas hasta fijar el trazado definitivo, hubo que hacer un intenso empleo de explosivos y de máquinas de perforación y las bruscas e inesperadas crecidas del río Ñadis obligaron a construir un puente de 70 m y 40 tm de capacidad, que fue construido por el Cuerpo Militar del Trabajo con la asesoría de un ingeniero especialista.

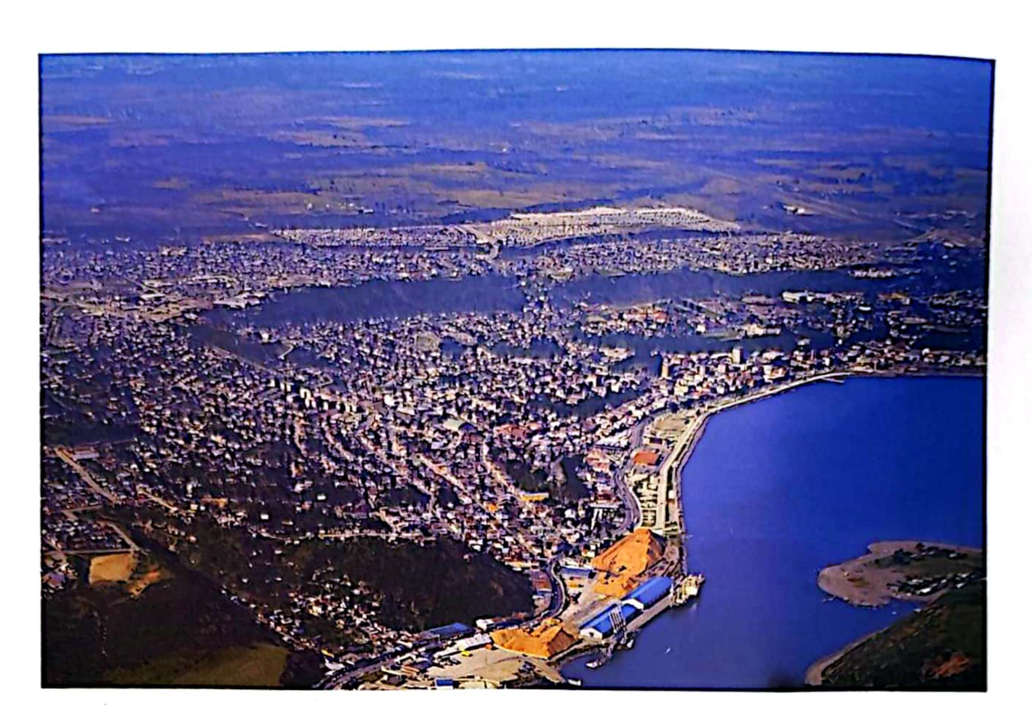
Hacia el sur, la carretera prosigue por la ribera del río Baker, el más caudaloso del país, donde los grandes acantilados rocosos obligaron a tomar especiales medidas de seguridad.

Según el proyecto original, el camino debía seguir por la ribera del Baker hasta Tortel, la capital de la provincia Capitán Prat, pero ello obligaba a mover un inmenso volumen de rocas, con un costo elevadísimo y superando serios problemas técnicos. Por esto se buscó un nuevo trazado, abandonando el curso del Baker hacia el sur para orillar el río Vagabundo en dirección a Puerto Yungay.

Con el fin de acelerar las obras, el Cuerpo Militar decidió abrir dos frentes de trabajo. Con este fin aumentó el personal de operarios y los medios materiales y trasladó una barcaza desde el lago General Carrera hasta Puerto Yungay, primero por tierra hasta Puerto Chacabuco y luego por mar superando con éxito la peligrosa travesía por el golfo de Penas, el canal Martínez y el propio Baker hasta alcanzar Puerto Yungay. El trasbordador El Colono, por su parte, llevó maquinaria, vehículos, equipos y personal de operarios a Puerto Yungay y al campamento que se instaló en la desembocadura del río Bravo, desde donde se inició en 1994 la construcción del camino hacia Villa O'Higgins.

Arreo de ganado, sector Tortel.
Provincia Capitán Prat,
XII Región.

Vista aérea de Puerto Montt, X Región.



Mientras un grupo avanzaba de norte a sur por el valle del Vagabundo, otro se abría paso desde Puerto Yungay hacia el norte. Nuevamente las difíciles condiciones del terreno presentaron grandes problemas. "El día 27 de enero de 1994 -según narra la Historia del Cuerpo Militar del Trabajo- el personal de perforistas trabajaba en el sector del km 105 al 105,60 del Vagabundo cuando de improviso se produjeron deslizamientos en los faldeos de los taludes inmediatos arrastrando grandes bloques rocosos junto con tierra y árboles, todo a gran velocidad destruyendo la plataforma en la cual se estaba trabajando y sepultando al personal de operadores y maquinaria".

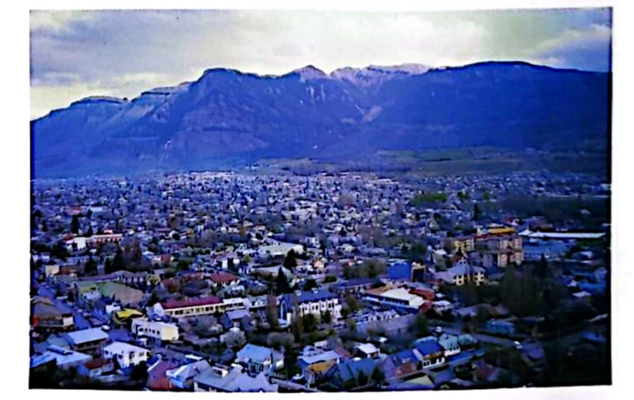
En este doloroso suceso perecieron un Oficial, un Suboficial, dos Soldados y un empleado civil. Sus cuerpos quedaron sepultados bajo unas 7.000 toneladas de roca, lodo y troncos. Fue imposible rescatarlos pese a todos los esfuerzos. Este trágico accidente obligó a suspender los trabajos hasta septiembre.

De la ruta Cochrane-Puerto Yungay se construyeron 11,3 km en 1988, 10 km en 1989, 12 km en 1990, 15,5 km en 1991, 13 km en 1992, 26,2 km en 1993 y 1 km en 1994, hasta concluirla a fines de 1996 y unir Coihaique con Puerto Yungay por una vía de 466 km.

En 1994 se inició en el río Bravo el último tramo de 90 km para unir Puerto Yungay con Villa O'Higgins. En el bienio 1994-1995 se avanzó 20 km, restando sólo 70 km en 1996 para culminar la meta de unir Puerto Montt y Villa O'Higgins a través de 1.150 km.

En la construcción de la carretera austral se movieron hasta mediados del año 1996, 4.082.344 m3 de tierra y 1.895.518 m3 de rocas, se construyeron 25.905 metros lineales de alcantarillas, 3.086 m de puentes de madera y 2.229 m de puentes definitivos de hormigón y se extendieron 590.710 m3 de carpeta de rodado. La inversión al 30 de junio de 1996 alcanzaba aproximadamente a US$ 150 millones.

Los efectos benéficos de la construcción de la carretera austral son innegables. Directa o indirectamente ha activado todo el desarrollo económico, social y cultural de la región. La población de la XI Región aumentó en 77% entre 1970 y 1996 de 50.570 a 89.300 moradores. La producción de zinc aumentó entre 1982 y 1991 de 2.626 tm a 29.214 tm, la extracción de plata de 1.494 kg a 3.483 kg y la producción de cobre se incrementó de 39 tm a 149 tm entre 1982 y 1987. La superficie plantada por el sector forestal aumentó entre 1975 y 1986 en 15.547 hectáreas (sector estatal, CONAF: 9.367 ha, sector privado: 6.180 ha) y el sector privado agregó otras 9.000 ha entre 1987 y 1995. El desembarque pesquero regional aumentó de 557 tm en 1980 a 25.046 tm en 1988 y a 28.632 tm en 1995.



Vista aérea de Coihaique, XI Región.



Balseo río Palena. Provincia de Aisén, XI Región.

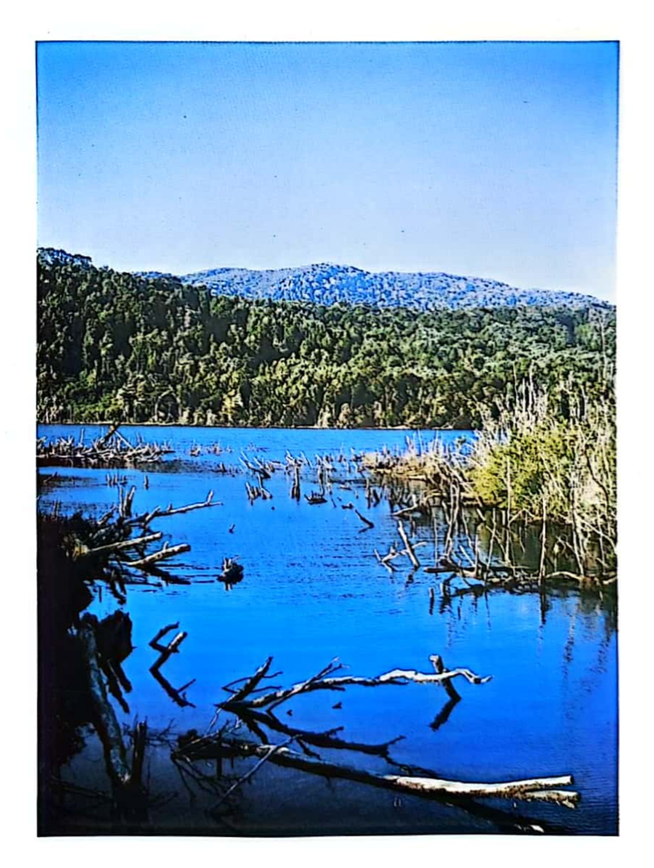
Junto a él hay que recordar a los muchos que colaboraron leal y eficazmente en la gran empresa: el humilde operario del PEM y el ingeniero altamente especializado, el Soldado Conscripto y el General de alta jerarquía, funcionarios de la administración local y central, empresarios, profesionales, ministros, hombres de todo Chile. El Ministerio de Obras Públicas cumplió con funciones esenciales. El Cuerpo Militar del Trabajo tuvo una participación decisiva e hizo frente a las labores más peligrosas y difíciles, prueba de ello es que 23 de sus hombres perdieron la vida en la ejecución de las obras. Para el Ministerio y el Cuerpo Militar la construcción de la carretera austral constituyó una empresa histórica y es, seguramente, el desafío más grande que han tenido que enfrentar. Destinaron a ella a sus mejores elementos que pusieron en la obra sus conocimientos, su experiencia, su energía y una verdadera mística de trabajo. Sabían y sentían que la carretera austral tenía importancia decisiva para el desarrollo de la zona y que, haciendo crecer la zona austral, contribuían al crecimiento de Chile. Sabían y sentían que su trabajo tenía un sentido profundo, ya que formaba parte del largo proceso de la historia en el curso del cual el hombre se ha esforzado por dominar la naturaleza con el fin de crear un mundo humano, un mundo en que el ser humano se pueda realizar en plenitud.

Como consecuencia del desarrollo general crecieron y se embellecieron las ciudades. Se construyeron hospitales, plazas, viviendas sociales, mercados y hoteles.

La construcción de la red vial austral ha permitido que las distintas provincias de la X y XI regiones se hayan relacionado entre sí y que la zona entera se haya integrado al resto del país. El enlace territorial, fuera de sus efectos materiales, tiene también un profundo significado emocional y moral. Los habitantes de las regiones que durante tanto tiempo habían permanecido aislados y marginados, ahora pueden sentirse parte integrante y activa del quehacer nacional.

La carretera austral es una de las obras más grandes que Chile ha realizado en el curso de su historia. Ella constituye una prueba visible del exitoso proceso de renovación y superación que Chile ha experimentado en los últimos dos decenios.

La carretera austral se debe en forma decisiva al General Augusto Pinochet. El fue el autor del proyecto, él tomó las decisiones fundamentales e intervino directamente en todo el largo proceso de su ejecución.

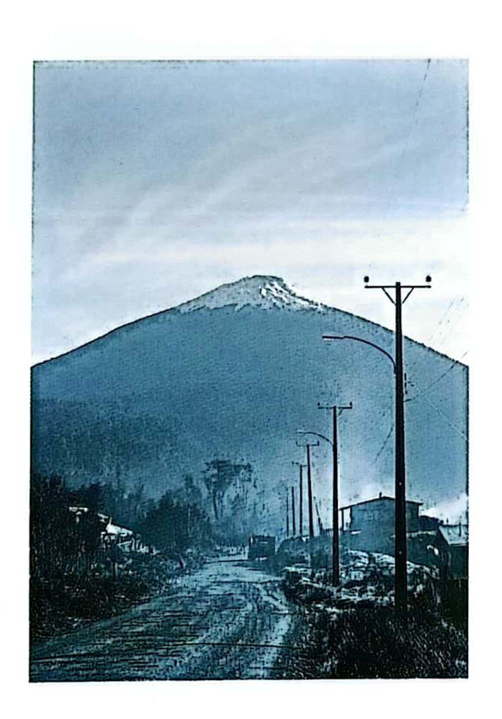


Paisaje Chaitén. Provincia de Palena, X Región.

CAPITULO II

VISION GEOPOLITICA DE LA CARRETERA LONGITUDINAL AUSTRAL

BGR. Germán García Arriagada





INTRODUCCION

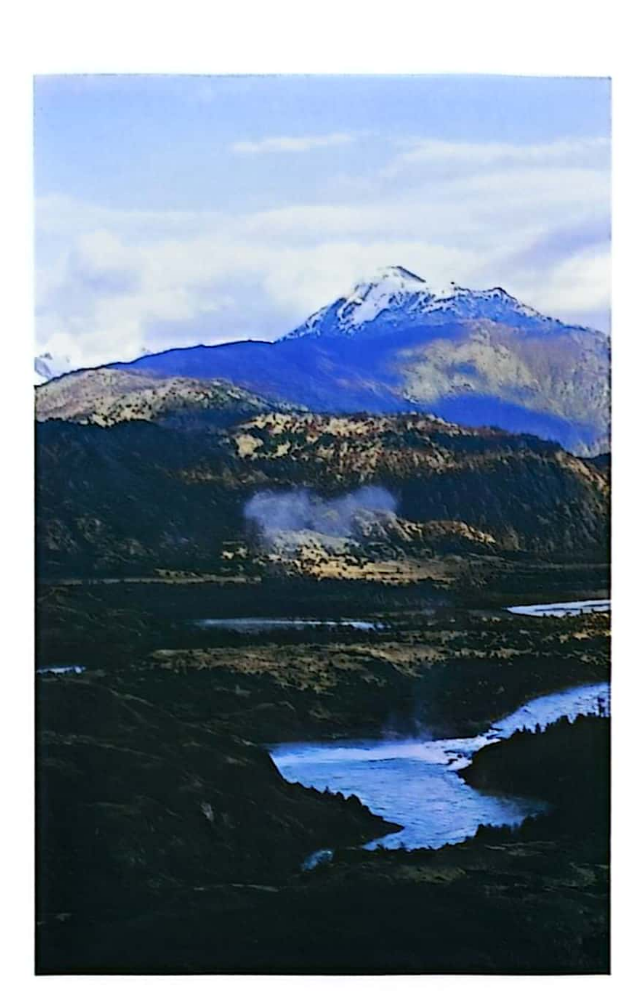
Cuando en el futuro se analice, no sólo con la perspectiva y serenidad que el paso del tiempo da a los juicios y apreciaciones humanas, sino también con espíritu realista y sentido histórico y se haga un balance del siglo XX, surgirá nítida, dentro del conjunto de otras obras públicas de envergadura, la carretera longitudinal austral. Construirla fue una empresa titánica y representa el esfuerzo más trascendental que Chile ha realizado en toda la centuria, en su lucha por vencer y modificar la naturaleza adversa de una vasta porción del territorio, domesticándola en beneficio del hombre y sin causar daño al medio ambiente. La decisión de ejecutarla constituye un hecho geopolítico de la mayor trascendencia y no se exagera al señalar que es sólo comparable con la iniciativa del Presidente Bulnes que, en 1842, dispuso tomar legítima posesión del estrecho de Magallanes afianzando nuestra soberanía en la zona meridional del país.

Hubo de transcurrir casi 135 años para que se intentara -definitivamente, esta vez- emprender la tarea de vincular el austro chileno con el núcleo vital del país. De esta forma se incorporó efectivamente al territorio nacional una vasta zona, casi la sexta parte del país -excluido el Territorio Chileno Antártico- que se había mantenido prácticamente aislada del resto de Chile. Se podría decir que, hasta entonces, Palena y Aisén por su condición geográfica esencialmente marítima-continental y demás características que otorgan rasgos insulares a ciertas regiones, eran una isla dentro de la "gran isla" que es nuestro país.

La carretera longitudinal austral, por su carácter de gesta colosal ejecutada sobre una naturaleza particularmente adversa e inhóspita, trascenderá en el tiempo. Por el hecho de haber horadado la roca y removido la tierra con el fin de abrir una senda para potenciar el desarrollo social y económico, esta hazaña tendrá la permanencia de las grandes realizaciones del hombre.

La materialización de este proyecto fue el esfuerzo compartido del Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección de Vialidad, y del Ejército, representado por el Cuerpo Militar del Trabajo, organismo dependiente del Comando de Ingenieros.

La carretera longitudinal austral surge como la verdadera columna vertebral de la red vial austral, integrada además por un conjunto de numerosos caminos transversales, puentes mayores y menores y una serie de trasbordadores, en tramos casi imposibles de trasponer por la vía terrestre.



Río Baker,
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

ANTECEDENTES GEOGRAFICOS

Situación

El territorio nacional sobre el cual se extiende el camino austral abarca desde los 41°30' a los 49° S, comprendiendo las provincias de Llanquihue y Palena, en la X Región de Los Lagos, y la totalidad de la XI Región Aisén del General Carlos Ibáñez del Campo, conteniendo las provincias de Aisén, Coihaique, General Carrera y Capitán Prat. Es decir, desde Puerto Montt, por el norte, hasta Villa O'Higgins, por el sur.

El territorio indicado, particularmente el de la XI Región, se encontraba prácticamente marginado del núcleo vital del país, debido fundamentalmente a las distancias y a sus características geográficas. Sus comunicaciones eran casi exclusivamente marítimas, porque la vía aérea se empleaba en forma muy restringida. En la actualidad, la componente de integración terrestre se ha sumado a las anteriores, consolidando notablemente el vínculo de toda esta vasta zona con el conjunto del país; salvo, la unión terrestre nacional con la XII Región, aunque los estudios de solución se encuentran muy avanzados.

Con antelación a la construcción de la carretera austral, la vinculación terrestre de los pobladores de la región con el resto del país debía hacerse a través del territorio argentino; además, existían numerosas conexiones con importantes poblados de esa nación que por muchos años jugaron un relevante papel, tanto para el abastecimiento de la zona como para la salida de los recursos que ella generaba, influenciando, de paso, las costumbres y cultura de nuestros connacionales, tan alejados del núcleo vital (heartland) de Chile.

El área por la que se ha trazado la carretera austral se puede considerar, por sus características geomorfológicas, como una "zona insular" y, por el extremo aislamiento al que estuvo siempre sometida, tal vez no sea errado clasificarla como doblemente insular.



Río Ibáñez,
Provincia General Carrera,
XI Región.

Las Condiciones Físicas

La superficie de 148.483,8 km², de la cual 41.330,4 km² corresponden a la X Región y 107.153,4 km² a la XI, equivale a 19,6% del área continental e insular de Chile Sudamericano.

En su superficie, a modo de comparación, podrían caber -aisladamente- países americanos como: Panamá, 75.650 km²; República Dominicana, 48.422 km²; Costa Rica, 50.900 km² o Nicaragua 148.000 km².

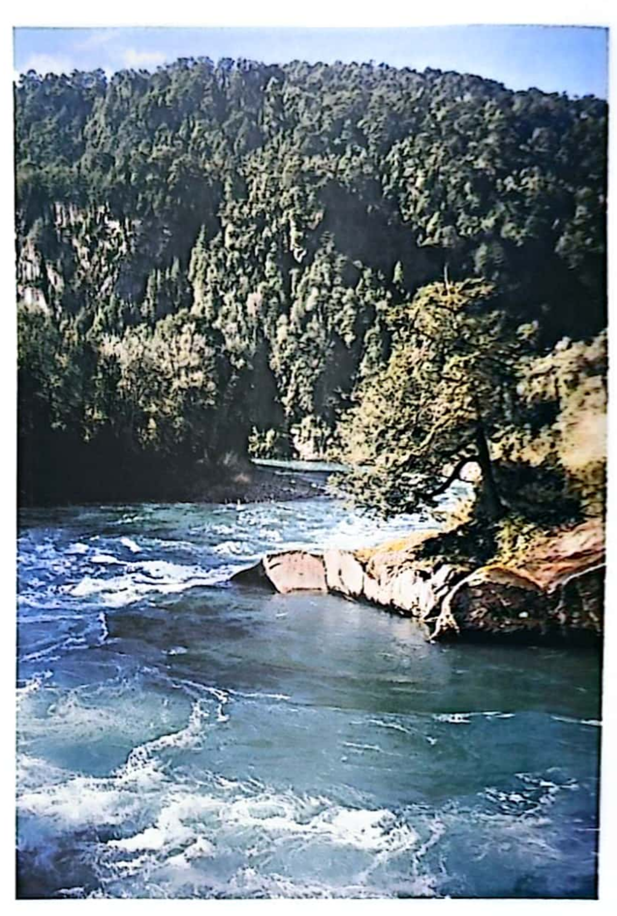
En general, todos los países centroamericanos y del Caribe tienen menor superficie que el área por donde cruza la carretera austral. Igualmente, países como: Holanda, Bélgica, Suiza, Dinamarca, Austria, Hungría, Albania e Islandia poseen una superficie inferior a la de la región Aisén.

Esta simple comparación de tamaño permite dar una visión de la vastedad de los territorios que la carretera austral ha vinculado efectivamente con el núcleo vital del país.

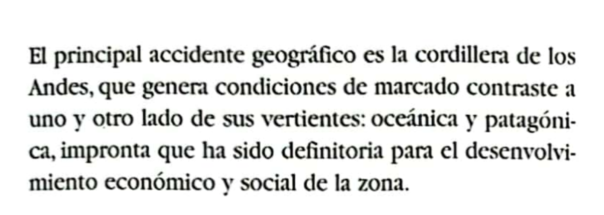
Este extenso territorio cubre, en el eje norte-sur, más de 900 km, y en el sentido este-oeste promedia unos 200 km de ancho, con un máximo del orden de los 300 km entre Chile Chico y la península de Taitao, y un mínimo de 145 km a los 42°20' S. La sección más angosta, sin considerar las islas antepuestas, se produce en el extremo oriental del fiordo Quintupeu, donde la distancia al límite internacional es de 15 km.

Al sur de Puerto Montt, la configuración geográfica del país varía considerablemente y el territorio se presenta desmembrado en islas, senos, golfos, archipiélagos, fiordos, glaciares, etc., producto del hundimiento de la depresión intermedia y de la cordillera de la Costa.

Del conjunto de factores geográficos que configuran el contexto físico de la zona, el relieve es el más significativo. De hecho, subordina a los demás factores. El clima, por ejemplo, no influye tanto en cuanto a sus características intrínsecas, sino más bien por las modificaciones que le impone el relieve. La ocupación humana del territorio, así como la actividad económica, queda supeditada al factor localización geográfica y éste, a su vez, aparece fuertemente marcado por el relieve.



Río Los Azules,
Comuna de Futaleufú.
Provincia de Palena,
X Región.



El principal accidente geográfico es la cordillera de los Andes, que genera condiciones de marcado contraste a uno y otro lado de sus vertientes: oceánica y patagónica, impronta que ha sido definitoria para el desenvolvimiento económico y social de la zona.

El clima recoge esta misma dicotomía: al occidente, sobre el océano Pacífico, se generan los frentes de inestabilidad que avanzan sobre el continente y se estrellan contra el dorso archipielágico, primero, y luego con la cordillera de los Andes, sobre cuyas faldas descargan las abundantes precipitaciones por lo que constituye una verdadera barrera o biombo climático.

En cambio, al levante, el clima se torna predominantemente seco y continental; de esta suerte el trazado de la carretera enfrenta un medio altamente lluvioso en la medida que la vía se acerca al mar, y de semiaridez, cuando la vía se adentra al interior del territorio, al amparo de los Andes. Esto incide en problemas de ingeniería para la apertura y mantención de rutas camineras, ya que en la zona costera abundan los pantanos, los caudalosos y torrenciales sistemas fluviales, y cubetas lacustres que experimentan frecuentes rebalses por exceso de precipitaciones. En cambio, al interior, el predominio de una mayor aridez en los meses estivales, particularmente, confiere mayor estabilidad a la ruta.

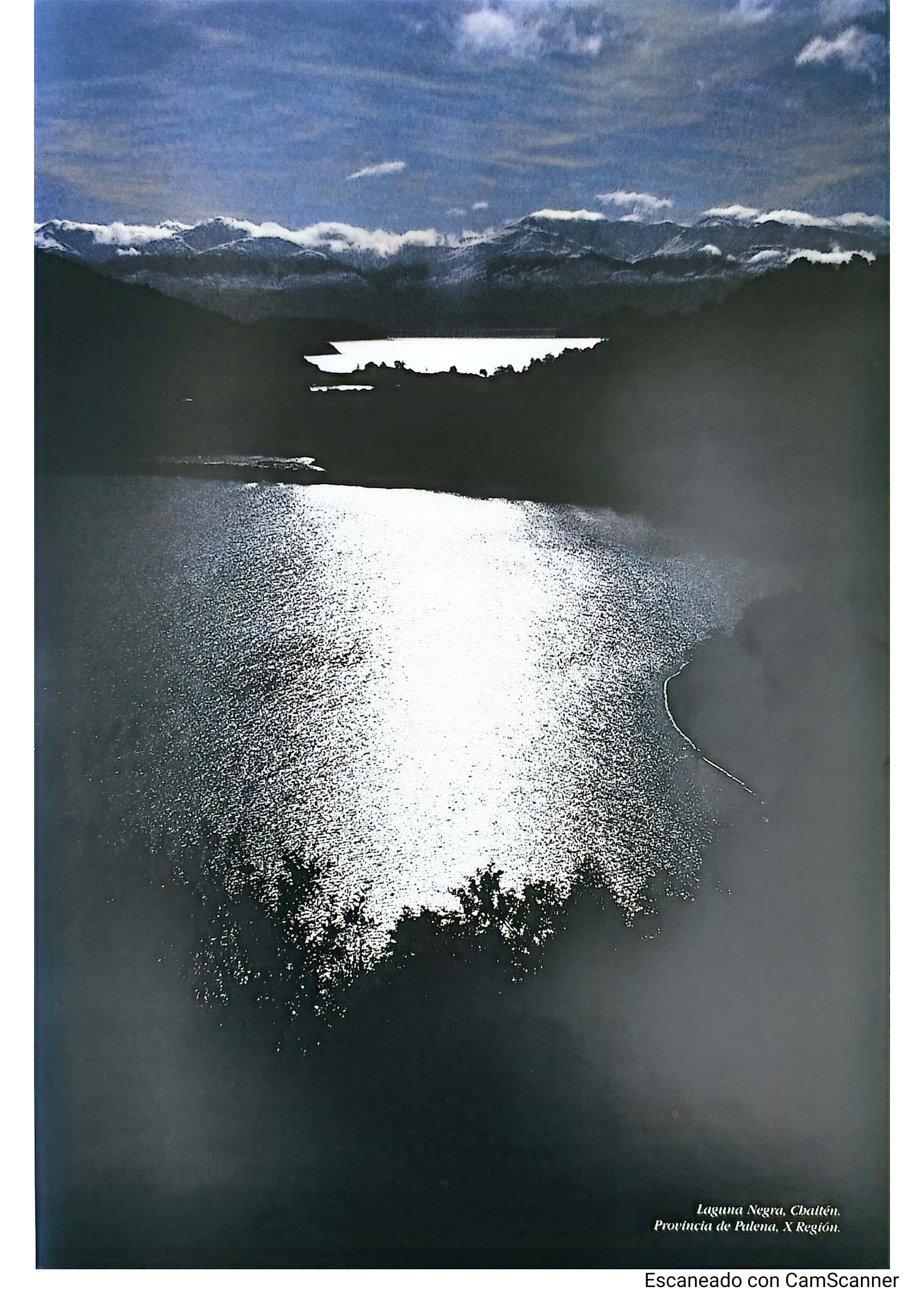
El clima templado marítimo lluvioso, que predomina en la faja costera expuesta a los vientos del oeste, ha facilitado el surgimiento de una cerrada y exuberante cubierta vegetal del tipo pluviselva, que al estrato arbóreo suma la presencia de epífitas, el matorral y un denso sotobosque. Este tupido manto verde, durante mucho tiempo, ha obstaculizado la penetración colonizadora hacia el interior del territorio que, a sus características de vegetación, une un relieve escarpado, causando ambos los mayores problemas a la construcción del camino, principalmente en el tramo: Puerto Montt-Contao-Río Negro-Leptepu-Santa Bárbara.

Allende la cordillera, en cambio, las lluvias ceden al abrigo de los Andes y ello explica que se imponga una vegetación cada vez más esteparia y de más fácil acceso.

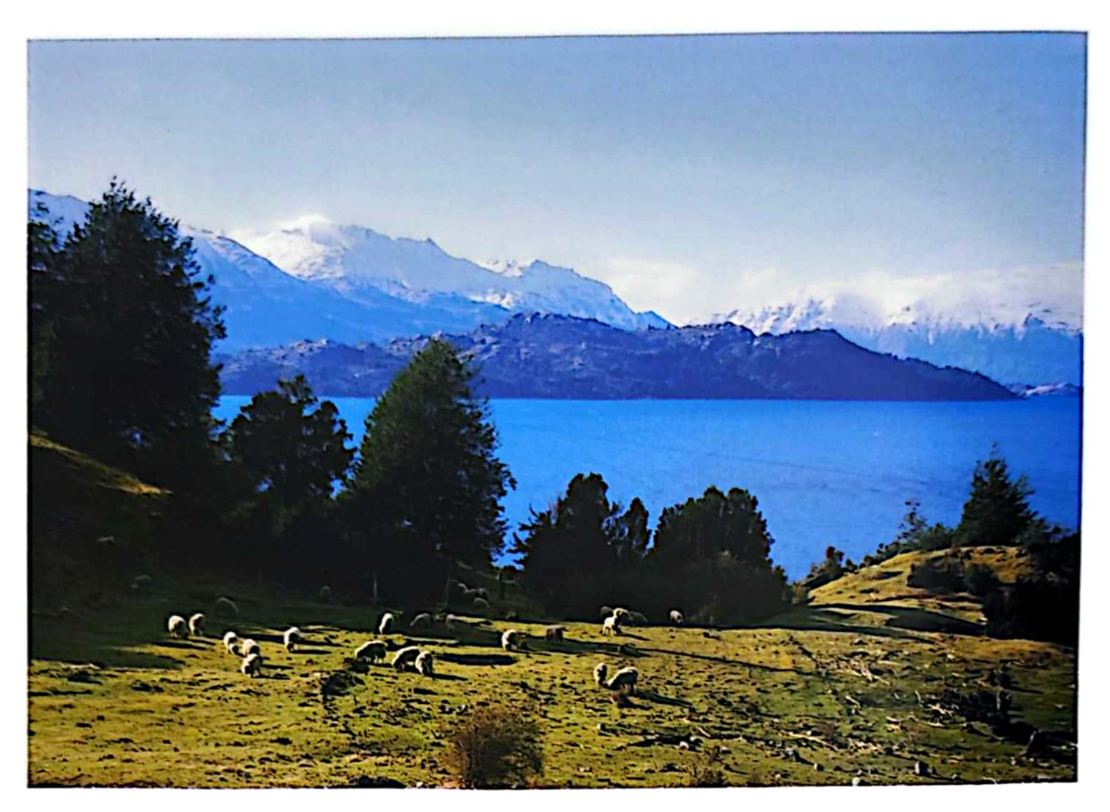
La carretera austral cruza por varias cuencas hidrográficas, entre las que destacan las correspondientes a los ríos Puelo, Palena, Cisnes, Simpson, Ibáñez y Huemules.

La hidrografía se caracteriza, además, por su carácter lacustre, incluso varios lagos cobran importancia como vías de comunicación local y por sus atractivos turísticos. Sobresalen por su extensión los lagos Yelcho, Elizalde, Rosselot, General Carrera, Cochrane y O'Higgins.

Finalmente, hay que consignar la existencia de grandes campos de hielo y glaciales que, junto a los otros aspectos fisiográficos, contribuyen a acentuar el aislamiento de la zona e imponen dificultades casi insuperables a la construcción de una vía terrestre. Merecen especial mención el Campo de Hielo Patagónico Norte y el Campo de Hielo Patagónico Sur, con 4.900 km2 y 14.290 km2 de superficie, respectivamente.



Laguna Negra, Chaitén.
Provincia de Palena, X Región.



Lago General Carrera, XI Región.

Los factores geohumanos y geoeconómicos

Debido a las enormes dificultades que opone el medio físico a la ocupación humana, estas regiones australes padecieron de un atraso crónico en su desarrollo socioeconómico que, precisamente, mediante la construcción de la carretera austral se ha buscado superar y, finalmente, eliminar.

En contraste con la lluvia inclemente de la costa, en el interior, las bajas temperaturas -que en el invierno descienden a -15° C en Balmaceda y Coihaique- hacen la vida aún más dura para sus habitantes.

Excepción sea hecha del Territorio Chileno Antártico, esta es la zona más inaccesible del país y con más baja densidad poblacional. Los núcleos de mayor población son Chaitén, Coihaique, Puerto Aisén y Chile Chico alcanzando, en general, contingentes de población poco significativos en el resto del territorio.

De otra parte, existen abundantes recursos económicos de una gran potencialidad, susceptibles de ser explotados y transportados a través de la carretera austral, destacando los de tipo ganadero, forestal, minero, turístico energético y pesquero. Estos recursos naturales, distribuidos a lo largo y ancho de la vasta zona que cruza la carretera, convierten a la provincia de Palena y a la XI Región, en particular, en una gran reserva futura para el país. En efecto, la producción de nobles maderas nativas, la ganadería ovina y bovina y la pesca constituyen el principal potencial económico de la zona. Es posible destinar 1.227.000 ha para la explotación ganadera.

Existen 1.686.000 ha de bosque, con una producción de 42,2 millones de m^3 y, además, un inmenso potencial hidroeléctrico que asegura la explotación de los recursos al proporcionar la energía suficiente para ello.

En cuanto a los recursos minerales, esta región no podía ser diferente al resto del país; ya se han prospectado yacimientos de zinc, plomo, cobre y carbonato de calcio, algunos de los cuales ya están siendo explotados. Finalmente, cabe destacar el creciente interés turístico que exhiben las bellezas naturales de esta vasta zona las que, a pesar de las difíciles comunicaciones, atraen a turistas de todo el mundo.

MARCO GEOPOLITICO

Antecedentes generales

La carretera austral es en sí un proyecto geopolítico y, a no dudar, uno de los más importantes de esta naturaleza que se haya realizado en toda la historia de Chile.

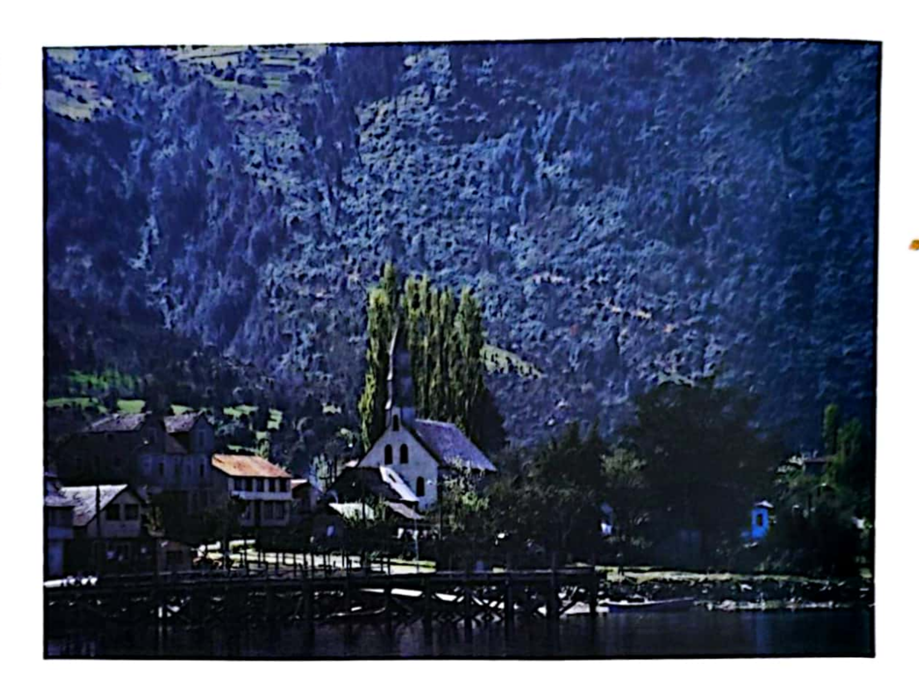
Los imperativos geográficos y geopolíticos hicieron surgir la necesidad de integrar el área comprendida por la provincia de Palena y la región Aisén al proceso de desarrollo del país, brindando la seguridad debida a una zona particularmente hermosa y atractiva, suprimiendo una inveterada dependencia con Argentina que, a veces fue difícil y, en ocasiones, hasta hostil.

En efecto, motivado por este cuadro estratégico, económico y social, el entonces Presidente de la República, Capitán General don Augusto Pinochet Ugarte resolvió, en agosto de 1976, construir un camino de penetración que uniera los tramos ya existentes a través de caletas y poblados costeros; como asimismo valles interiores vírgenes del continente, para conseguir, dentro de un plazo prudencial, el despegue socioeconómico de la zona austral, que a la fecha vivía en completo aislamiento, lo que era perjudicial para el desarrollo de su población y la seguridad del país.



Visita a Carretera Austral, año 1986.
Coihaique, XI Región.

*Ralún,
Estuario de Reloncaví,
X Región.*



Objetivos básicos de la obra

El proyecto de la carretera austral se propuso como objetivos:

Establecer una comunicación confiable entre los centros poblados, tanto costeros como interiores, desde la provincia de Llanquihue pasando por la provincia de Palena hasta el último confín de la región Aisén, posibilitando, además, el asentamiento de nuevos pobladores para impulsar la colonización y hacer más efectiva la integración de estos territorios.

Generar áreas productivas, incorporando a la economía nacional una superficie aproximada de 148.000 km², con unos 25.000 km² de tierras aptas para el manejo ganadero y con una de las más amplias riquezas forestales del país. Se agregan a lo anterior los recursos hidráulicos, mineros, pesqueros y turísticos.

En función de todo aquello, generar fuentes de trabajo y, por ende, establecer bases sólidas para el desarrollo social al amparo del rol subsidiario del Estado.

Propender a la creación de nuevos centros poblados y al fortalecimiento de los existentes, principalmente los próximos a la frontera, afianzando la soberanía nacional, para evitar recurrir a incómodas servidumbres por territorio extranjero, procurando para ello una comunicación integral que permitiese el abastecimiento a través del espacio geográfico nacional.

Poner término a una de las fronteras interiores(1) del país y eliminar una de las insularidades geográficas(2) de Chile Continental Sudamericano.

La obra se justifica plenamente a la luz del desarrollo y la seguridad nacional, variables por antonomasia de la geopolítica. De hecho ha permitido integrar definitivamente al país una considerable extensión terrestre, con toda su riqueza actual y potencial. En virtud de ello, la soberanía nacional aparece ahora asentada sobre bases sólidas y tangibles.

Si se comparan las cifras invertidas en la carretera austral en el período 1976-1990 con las cifras de otras grandes obras públicas, se comprende lo necesario que era abordar esta empresa austral, por los inmensos dividendos que está dando y que proveerá en el futuro. La inversión total del ferrocarril metropolitano de Santiago (el Metro), por ejemplo, alcanzó $ 250.000 millones, y lo

(1) Las fronteras interiores han sido definidas por el señor Comandante en Jefe del Ejército, Capitán General Augusto Pinochet Ugarte, como "aquellos espacios terrestres -bajo la soberanía de Chile- no vinculados total y efectivamente a la acción del Gobierno central y/o regional, donde se dificulta el desarrollo de las actividades humanas y productivas, por su distancia del núcleo vital y geohistórico del país; la ausencia de vías de comunicaciones; la influencia económica y cultural extranjeras y la percepción ciudadana colectiva -en cada uno de esos espacios geográficos- de constituir un ente diferente, separado y/o postergado del resto de la población nacional y que no alcanza a disfrutar del bienestar general, debido a factores geográficos adversos". En conferencia "Ejército de Chile: Posibles Elementos a Considerar en su Proyección Futura", dictada el 19 de agosto de 1993, por el señor Comandante en Jefe del Ejército.

(2) La expresión insularidad encierra la idea de una zona esencialmente aislada y carente de vías de comunicaciones terrestres, aéreas y marítimas que, sin embargo, alberga o puede albergar población y actividades económicas. Una marcada insularidad, normalmente constituye una "frontera interior". La insularidad se refiere, y esta es su peculiaridad, a un territorio continental bajo la soberanía de un Estado, que, por las características indicadas, se presenta como un espacio geográfico notablemente desconectado del núcleo vital del país.

invertido en la red vial austral en igual lapso sobrepasó levemente los $ 40.000 millones; cifra seis veces menor a la anterior y cuyos benéficos efectos no pueden siquiera compararse. La visión geopolítica y de estadista del ex Presidente Pinochet queda así revelada en toda su magnitud, al proponerse la meta de buscar una solución definitiva para integrar las regiones australes del país al núcleo vital.

En efecto, hasta entonces, sucesivos gobiernos habían intentado resolver el aislamiento y falta de integración de Chiloé continental y Aisén, mediante soluciones parciales, de lo que se da cuenta en el capítulo I de esta obra.

El hecho que esta vasta superficie representara la sexta parte del territorio chileno sudamericano y apenas albergara un centésimo de la población nacional, contrastaba con el inmenso costo financiero de invertir diez veces más de lo habitual para transformar los caminos transversales en una verdadera red vial. Estos antecedentes determinaban que cualquier análisis económico concluyera desalentando la estructuración de una red vial longitudinal, lo que limitaba el esfuerzo vial a obras menores que unían los centros poblados mayores mediante algunos ejes secundarios como: Chaitén-lago Yelcho y Puerto Aisén-Coihaique, así como las áreas aledañas a los lagos General Carrera y Cochrane.

La rudimentaria red vial se complementaba con pequeños puertos y aeródromos, ampliamente diseminados, pero sujetos siempre a las inclemencias climáticas y topográficas que restaban confiabilidad a los medios de navegación; irregularidad que se tornaba más grave por los mayores costos de traslado involucrados.

Como consecuencia de este errado enfoque geopolítico se perpetuaba la falta de conectividad intrarregional y, con ello, el estancamiento socioeconómico de la zona austral. Así, el año 1976, la incipiente red vial mantenía una estructuración embrionaria que se limitaba a vincular Chaitén, incluyendo un trasbordo en el lago Yelcho, con Palena y Futaleufú y más al sur, el camino Puerto Chacabuco-Puerto Aisén Coihaique-Balmaceda, que cubría desde Mañiguales por el norte hasta Cochrane por el sur, también con trasbordo en el lago General Carrera.



Expedición a Campo de Hielo Patagónico Norte.

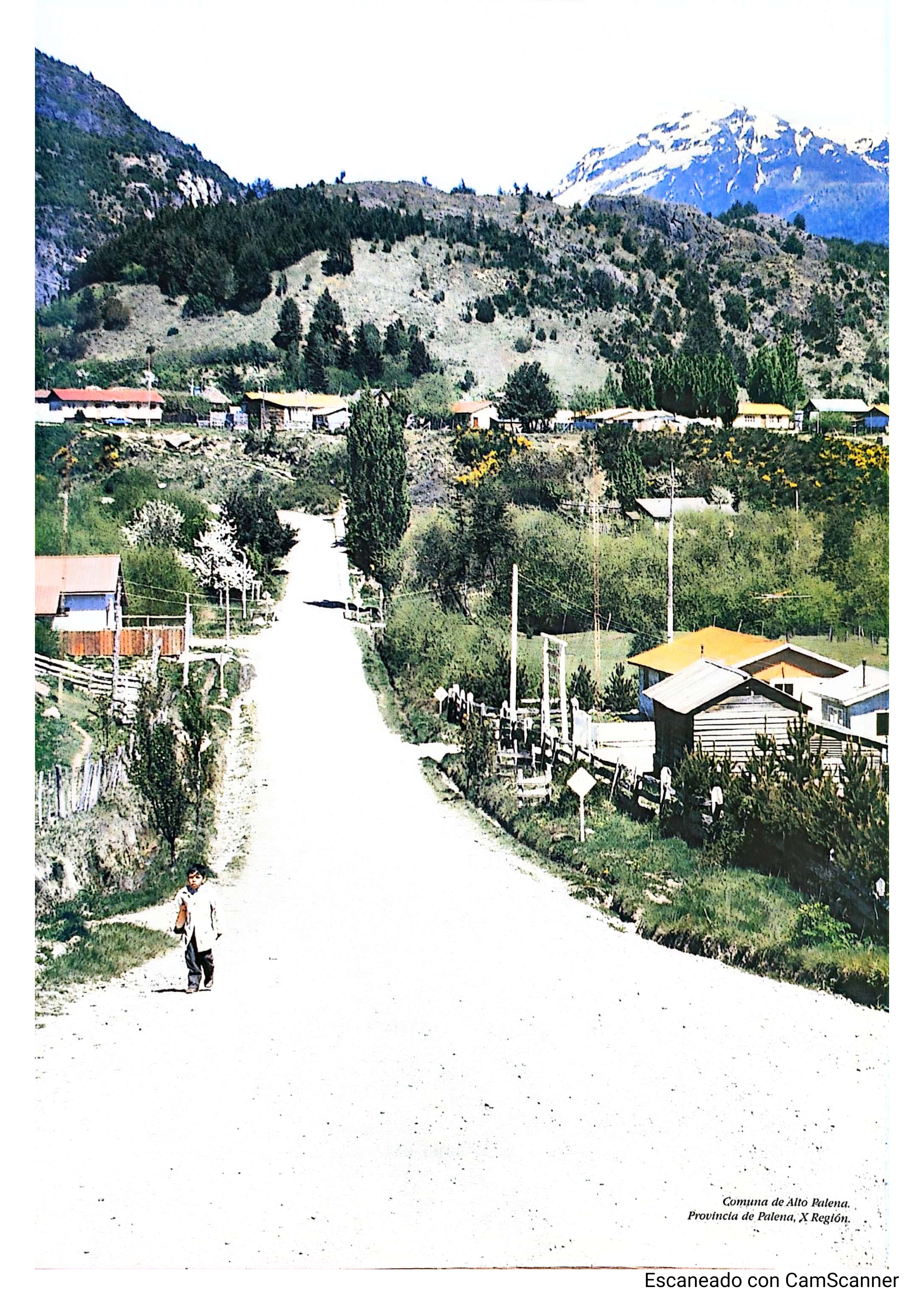
Las "fronteras interiores"

El principal concepto geopolítico que subyace en toda la concepción, resolución y materialización de la carretera longitudinal austral es el de las fronteras interiores, que emana del pensamiento del ex Presidente Pinochet. A través de su dilatada carrera profesional y de profesor en la Academia de Guerra del Ejército -plasmada en numerosos textos de estudio y obras históricas y geográficas- fue cristalizando su concepción sobre la realidad geográfica y geopolítica de Chile. En su obra de gobernante, 1973-1990, la ejemplar concreción de su pensamiento académico se podría resumir, en este campo, en el proceso de regionalización del país; magnífica lucubración intelectual que modificó el mapa geográfico-político de Chile, reconocida ampliamente por todos los sectores nacionales como una de las grandes realizaciones de orden político y geográfico efectuadas por el ex Presidente de la República.

A esta obra se agrega y complementa, indiscutiblemente, la construcción de la carretera longitudinal austral. La influencia de la geografía fue gravitante para adoptar una de las más trascendentales decisiones políticas del siglo XX que haya hecho estadista alguno; de ahí que ésta haya terminado siendo una de las más notables empresas geopolíticas en las que se comprometió toda la comunidad nacional y, particularmente, el Ministerio de Obras Públicas y el Cuerpo Militar del Trabajo.



General Pinochet inspeccionando obras de la Carretera Austral.



Comuna de Alto Palena.
Provincia de Palena, X Región.



Caleta Tortel.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

La conquista y poblamiento del territorio

La carretera longitudinal austral fue concebida para facilitar la organización, ocupación y aprovechamiento del territorio austral, en una verdadera cruzada de "conquista" del propio espacio geográfico; es decir, de conquista de una frontera interior. Lo anterior, con el fin de obtener una explotación económica más rentable de los inmensos recursos potenciales y darle mayor sustentación y estabilidad a su población.

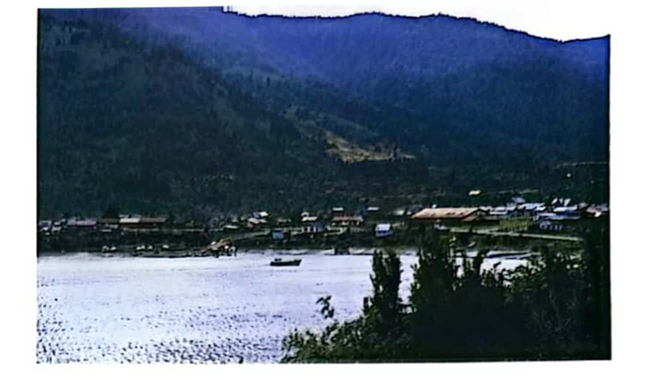
La carretera austral, a su vez, permite perfeccionar y consolidar la organización político-administrativa de la provincia de Palena y de la XI Región, haciendo de la regionalización una realidad palpable. Se promueve, al mismo tiempo, la integración física del territorio para formar un solo país y rescatar a Chile de su tradicional condición de archipiélago geopolítico y a Palena y Aisén de su doble insularidad. Finalmente, se permite consolidar y armonizar la influencia de los ejes de cohesión longitudinales y transversales, configurados por las rutas marítimas y aéreas, a los que la carretera longitudinal austral suma la confiabilidad de su dimensión terrestre, logrando potenciar, por primera vez, un espacio con características netamente tridimensionales, en lo que a vías de comunicación se refiere.

La población es indudablemente el elemento constitutivo del Estado que dinamiza, identifica y da fuerza y vigor con su presencia al territorio de una nación. En la provincia de Palena y la región Aisén el poblamiento materializa la efectiva posesión del territorio; en cambio, si su presencia es escasa y débil, y además el poblamiento es aislado y se encuentra alejado del núcleo vital del país, existe la tendencia a que se desdibuje la frontera y se acentúe la influencia cultural foránea. Esta situación ocurría en el pasado reciente en la provincia de Palena y en la región Aisén.

Es probable que el crecimiento de pueblos-calle y de encrucijada, a lo largo de la ruta, sea el signo más revelador del impacto que la carretera longitudinal austral comienza a imponer en la XI Región y en la provincia de Palena en la X Región.

Parece evidente que la ruta ya ha permitido una mejor comunicación entre las localidades existentes, así como está sirviendo de acicate para el surgimiento de nuevos núcleos poblados. Hoy, los numerosos asentamientos humanos del litoral, tradicionalmente desconectados de los pueblos y ciudades del interior, gozan de fácil acceso por tierra a través de la carretera austral venciendo el tradicional aislamiento, que antes sólo era posible superar por aire o en una larga jornada a caballo. Este acercamiento efectivo en distancia, tiempo y costo trae consigo una mayor velocidad en las comunicaciones y en el intercambio de mercancías y personas, constituyendo el punto de partida para estrechar lazos culturales, consolidar la idea de comunidad y reforzar el sentimiento de nacionalidad.

Puyuguapi.
Provincia de Aisén,
XI Región.



Los efectos sobre la educación general básica y la salubridad son evidentes, por cuanto las pequeñas escuelas rurales así como las postas de salud van constituyendo futuros núcleos de nuevos caseríos.

Es necesario señalar, además, que los caminos, en general, son un nervio conductor de impulsos y corrientes humanas, materiales y espirituales, que fluyen en uno y otro sentido. En el caso de la carretera longitudinal austral, si bien todo indica que llevará movimientos migratorios, progreso y desarrollo que acrecentarán el poblamiento en la región Aisén, no es menos cierto que también esta corriente podría fluir en el sentido sur-norte, extrayendo población atraída por el poderoso imán que constituyen las grandes urbes del núcleo vital. Este fenómeno ya se ha presentado en otras carreteras construidas en el continente americano, donde se previó la creación de polos de desarrollo en las nuevas zonas donde iba penetrando el progreso. En este sentido, cabe destacar que el Presidente Pinochet previó este fenómeno geohumano, para lo cual dispuso y apoyó la creación de nuevos poblados que sirvieran de elementales núcleos de cohesión territorio-poblacional. Simultáneamente el proceso de regionalización, a través de la descentralización y la desconcentración, reforzó los niveles regional, provincial y comunal -en particular este último- dotándolos de mayores facultades decisorias y de mayores recursos para atender directa y oportunamente a las necesidades locales de la población.

Claros ejemplos fueron la creación, en febrero de 1982, de la Villa Santa Lucía, en el valle del río Frío, provincia de Palena y luego, la fundación de la Villa Amengual en la XI Región.

En esta perspectiva se deberá continuar apoyando la dinámica inicial, generando en sitios ventajosos dos tipos de infraestructura particularmente importantes para la estabilidad de la ocupación humana: escuelas de enseñanza básica y postas de primeros auxilios, para atender y reforzar la adecuada provisión de estos servicios básicos a los habitantes.

En esta misma línea de análisis cabe señalar que los recursos humanos de la región, para ser efectivamente potenciados y utilizados, deberán adaptarse hacia una mayor diversificación vocacional, mediante una orientación pedagógica más dinámica y flexible en la enseñanza básica y media, enfocada a la valoración de los recursos naturales de la zona.

La desconcentración educacional, a través de una mayor flexibilidad administrativa para la entrega de beneficios y subsidios debidamente focalizados a las necesidades locales, particularmente de las escuelas fronterizas o localidades muy aisladas, es un proceso de modernización que no puede estancarse y que resulta crucial en estas latitudes para evitar la emigración de su población joven.



Villa Santa Lucía, Chaitén.
Provincia de Palena,
X Región.

Se estima que una mantención de la programación pedagógica, similar a la del centro del país, podría llevar a la pérdida del atavismo regional y, en consecuencia, a debilitar la identidad de los pobladores con el lugar donde nacieron y crecieron.

El poblamiento de la zona austral es uno de los principales objetivos perseguidos por la construcción de la carretera austral, cuya importancia geopolítica irá siendo aquilatada a medida que se vaya incrementando la densidad poblacional. Esto último va a estar determinado por los atractivos o factores que presentan o vayan presentando las regiones enlazadas por esta carretera, y, precisamente, uno de esos atractivos será el grado de espontaneidad en el poblamiento; así como del avance en la extensión y mejoramiento de la infraestructura que se genere con el correr del tiempo, principalmente en lo que se refiere a escuelas de enseñanza básica y las postas de primeros auxilios, ya que educación y salud son dos preocupaciones fundamentales del ser humano cuyo desarrollo y resguardo compete, esencialmente, al rol subsidiario del Estado.

Asimismo, la carretera austral ha sido requisito vital y elemento clave para atraer un factor capaz de reforzar el proceso de poblamiento: la inversión privada, que permite asegurar el sólido surgimiento de núcleos humanos junto a la nueva senda y a sus ramales transversales. Corresponde, entonces, al inversionista particular, con su experiencia, genio y creatividad, instalar a lo largo de la ruta austral y sus ramificaciones, la infraestructura que genere, en el campo de la recreación y el turismo, centros de atracción para nuevos pobladores: posadas, bombas de gasolina, talleres, trasbordadores, teleféricos, etc.

En este plano, no cabe duda que el camino austral ha incentivado el desencadenamiento de un flujo de inmigración selectiva de población, cuyo acercamiento y conocimiento de la zona austral los ha decidido a incorporarse, por la vía de la inversión, en una gran diversidad de proyectos que debiera inyectar paulatinamente un renovador impulso al desarrollo regional y local, y que, con el tiempo, debiera ir aumentando notoriamente.

Otro significativo potencial de poblamiento reside en los miles de chilenos que viven en Argentina, los cuales podrían ser tentados a volver al país bajo determinados atractivos que ofrezcan un efectivo mejoramiento en su calidad de vida, que dignifiquen su existencia y aseguren su arraigo a la tierra. Ya hay indicios muy alentadores relativos al incremento de moradores en algunos poblados de la XI Región. Aunque las cifras puedan ser modestas para un observador poco avezado en materia de desarrollo de poblaciones, hay que recordar que el proyecto de la carretera austral, como lo sostenía el ex Presidente Pinochet, tiene poco "presente", pero mucho futuro.



Escuela Villa Santa Lucía. Provincia de Palena, X Región.

*Cuartel N°2, Regimiento Bulnes,
Villa Santa Lucía.
Provincia de Palena, X Región.*



La soberanía y el fortalecimiento fronterizo

Cómo no pensar que la carretera longitudinal austral conlleva, en cada metro de su trazado que gana a la naturaleza, potenciando el paisaje, una dosis considerable de soberanía.

La soberanía en geopolítica adquiere una especial connotación, se vincula íntimamente con el poder de un Estado para accionar en el orden interno y externo, se relaciona con su voluntad política libre de interferencias.

La presencia actual de la carretera austral deja de manifiesto la errónea concepción del determinismo geográfico y es una comprobación de la histórica empresa de conquista de fronteras interiores y eliminación de las insularidades geográficas de Chile Sudamericano, donde ha estado siempre comprometido el Ejército, desde su creación en 1603[3].

La verdadera significación de la vía longitudinal austral es precisamente la derrota del enfoque estrecho y tradicional, por parte de una concepción geopolítica trascendente y de la voluntad política inclaudicable de llevarla adelante, por encima de los obstáculos coyunturales que siempre aquejarán el devenir de una nación.

La carretera austral enmarca un proyecto con "porvenir", que como se ha indicado, está logrando un crecimiento orgánico y unitario al fomentar los vínculos permanentes de la nación, reforzándola con la integración física de su territorio.

La principal contribución que hace la carretera austral a la soberanía nacional es facilitar el incremento del potencial de la zona, mejorando las condiciones viales longitudinales y transversales y fortaleciendo la presencia nacional sobre bases cada vez más sólidas y permanentes, preparando de hecho a la región para un mejor aprovechamiento estratégico ante una hipotética crisis de la convivencia vecinal.

En la provincia de Palena, y en la XI Región, el país discurría entre dos líneas paralelas: al este la presencia del macizo andino y sus estribaciones y faldeos patagónicos, con un límite político internacional dificilísimo de establecer y demarcar en algunos tramos, y con escasas posibilidades de sostener una real presencia humana. Al oeste la frontera marítima, que constituía, y lo sigue siendo en gran medida, el camino más seguro para el transporte de los elementos de soporte de la actividad humana.

La fragilidad de la frontera era evidente, si se considera la poca profundidad estratégica de ésta en el sentido este-oeste; la sinuosidad del límite internacional; la abrupta topografía y, lo más grave, tener que enfrentar en el flanco oriental una diferencia de presiones[4] que hacían altamente inestable dicha área, con una clara desventaja para el interés nacional. Ilustra bien esta situación el hecho que, entre el límite internacional y la localidad de Baños de Cahuelmó median sólo 18 km, esto es, de cordillera a mar. Fácil es entonces comprender que la importancia geopolítica de la carretera austral radica en que ella viene a vertebrar un territorio desmembrado y desarticulado, proporcionando solidez al territorio que abrigan estas líneas paralelas mencionadas.

Los caminos transversales, que unen de mar a cordillera la zona austral, serán el entramado corporal que, en la medida que densifique y mejore en confiabilidad, permitirá la movilización de los cuantiosos recursos descubiertos y por descubrir.

Sólo así podrá decirse con justicia que nuestra frontera, en aquella zona, no está en las estribaciones y mesas orientales del macizo andino, sino hasta donde irradie la capacidad ciudadana de Chile. El poblamiento y la actividad humana regional y local serán también protagonistas fundamentales desde la perspectiva estratégica.

---

(3) Esta es la fecha -enero de 1603- en la cual el Rey de España, Felipe III, dictó la real cédula que creó el Ejército de Chile como una institución permanente, con una dotación fija de 1.000 soldados y su correspondiente Real Situado para mantenerlo.

(4) Las fronteras han sido definidas también como isobaras políticas, donde se produce el equilibrio real de las presiones ejercidas por Estados vecinos, cuyas soberanías se enfrentan.



Puerto Chacabuco.
Provincia de Aisén, XI Región.

El núcleo vital (Heartland)[5]

Chile, con todos los desafíos estructurales que presenta su geografía, tiene la ventaja de poseer un solo núcleo vital que ha mantenido la cohesión del Estado y su carácter eminentemente unitario.

El núcleo vital chileno -aquella región densamente poblada, que es la unidad identificable de mayor concentración de la producción nacional, en la cual generalmente se encuentra localizada la sede del Gobierno- presenta tres características bien definidas: es el núcleo inicial o histórico; posee el centro germinal con su capital, y es el núcleo contemporáneo de mayor actividad económica y política comprendido entre el límite norte de la V Región y el límite sur de la VIII Región, excluidas la franja costera y los cordones cordilleranos de la Costa y de los Andes.

A la existencia de este núcleo vital, con las características señaladas, se suman dos núcleos secundarios: el triángulo Antofagasta-Tocopilla-Calama, en el Norte Grande, y el de Punta Arenas-Puerto Natales-Porvenir, en la zona austral.

La consolidación de estos "núcleos secundarios" se explica por la relación entre un área de concentración de población y poder administrativo, que sobresalen nítidamente en el hinterland o espacio de crecimiento, cumpliendo una función relevante como centro económico, político y de comunicaciones.

La tendencia histórica del núcleo vital ha sido crecer preferentemente hacia el sur, a lo largo del valle central, alcanzando hasta Puerto Montt, incorporando de esta manera un vasto hinterland gracias al avance del ferrocarril, primero, y la ruta 5 sur, luego.

El problema que se le presentaba al país en su estructura geopolítica era que, hasta hace poco tiempo, parecía imposible lograr dar continuidad terrestre al hinterland situado al sur del núcleo vital, para alcanzar la "soldadura austral" y "núcleo secundario" de Magallanes y Tierra del Fuego. Cualquier crecimiento del heartland se vería detenido en el canal de Chacao.

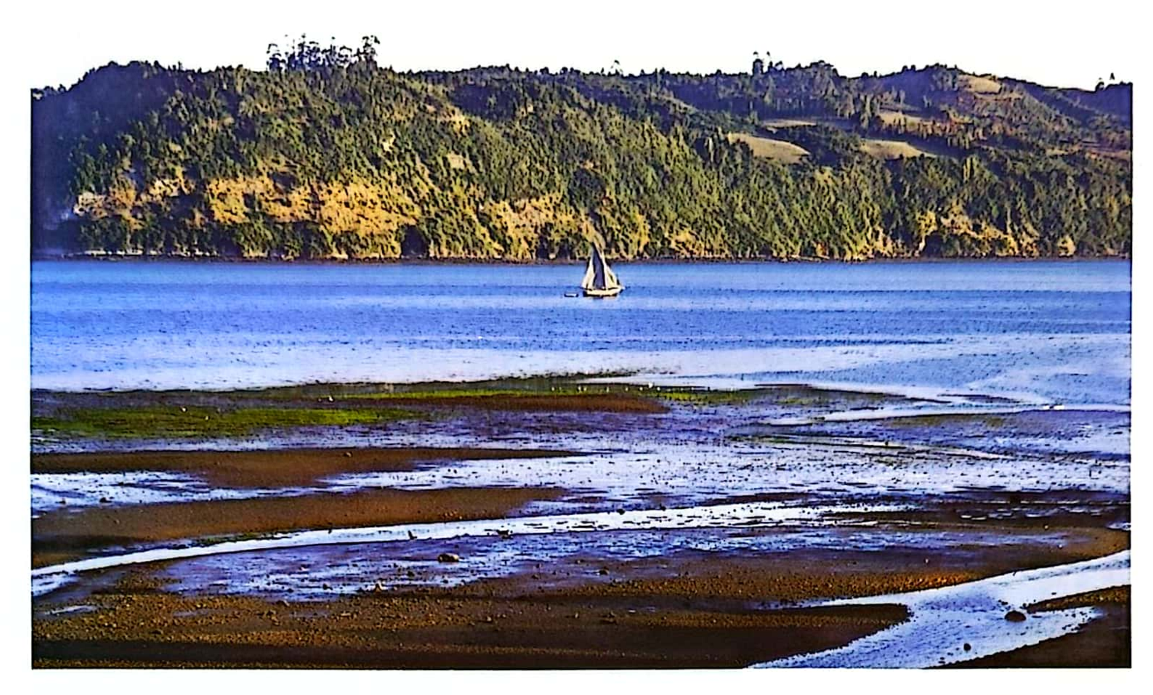
Al respecto, hay que pensar a largo plazo; no en diez ni en veinte años más, sino en cincuenta. El crecimiento hacia el norte del país se ve más remoto, aunque expectante, por la transversalidad y espaciamiento de los valles verdes que sustentan el poblamiento humano permanente. Esta zona norte constituye el "hinterland de reserva" de Chile para las generaciones futuras, cuando el país alcance los niveles científicos y tecnológicos acordes con el desafío que dichas regiones presentan.

En consecuencia, las actuales condiciones apuntan hacia el sur y esta es la razón por la cual aparece la carretera longitudinal austral como la obra pública de mayor relevancia en el siglo XX.

Ella permitirá, precisamente, el flujo de las corrientes materiales y espirituales que dimanan del núcleo vital hacia los extremos del país, impidiendo con ello el congelamiento de las regiones meridionales, donde la acción directa del gobierno central corría el riesgo de llegar muy diluida. En suma, reducirá al máximo posible las fuerzas centrífugas que, en lo geopolítico, aún detienen y dificultan el desarrollo nacional. Estas fuerzas -como las señalara el señor Comandante en Jefe del Ejército[6]- son la fragilidad y discontinuidad geográfica y las bajas densidades poblacionales de las regiones extremas del país.

(5) Considerada en geopolítica como la zona de mayor atracción que presenta el espacio; es donde se agrupa la mayor cantidad de población; núcleo geohistórico por excelencia de un Estado, cuya ubicación permite ejercer dominio sobre el total de éste. En Chile se acepta generalmente que su núcleo vital se extendía, inicialmente, entre los ríos Aconcagua y Maipo, concentrándose la mayor atracción en la zona del valle del río Mapocho. Posteriormente, el crecimiento del país estableció este núcleo vital entre los valles de los ríos Copiapó y Biobío.

(6) Conferencia citada, 1993, p. 20.



Paisaje costero sur.
X Región.

El espacio de crecimiento (Hinterland)

El hinterland de los Estados es el espacio que media entre su núcleo vital o heartland y sus fronteras. Normalmente en los países jóvenes, como Chile, este espacio es bastante amplio; en cambio en los antiguos es reducido o casi ha desaparecido. El hinterland debe proporcionar al Estado la base para la satisfacción de sus necesidades vitales, permitiéndole el desarrollo de su heartland y la seguridad para protegerlo, en caso de concretarse alguna hipótesis bélica vecinal de tipo convencional. Los hinterlander de un Estado tienen por función ser el área de futura expansión de los núcleos principales y secundarios del país.

La elección del trazado de la carretera longitudinal austral, producto de años de estudio, está basada en hechos absolutamente reales y de fácil comprobación.

La ruta austral busca la integración de un hinterland meridional que presenta recursos para el establecimiento de grandes concentraciones de población[7], destacando los recursos agropecuarios, forestales, hidráulicos e ictiológicos. Los recursos energéticos se plantean como factor de importancia básica, considerando que el potencial hidroeléctrico en Aisén es del orden de los 10.000 megawatts, y que más al sur, en la XII Región, está la única fuente nacional de hidrocarburos, conocida hasta el momento. Por lo tanto, en el hinterland austral existen las bases para satisfacer las necesidades vitales de Chile, permitiéndole el desarrollo de su heartland y su correspondiente seguridad.

Bajo tales perspectivas, la carretera austral cumple funciones creativas e integrativas. Las primeras persiguen dar origen a un nuevo tipo de territorio: no ya una isla rodeada por cordillera y mar, sino, en el peor de los escenarios, una península que irá adquiriendo caracteres de continentalidad, en la medida que las funciones integrativas, como su nombre indica, vayan produciendo sus efectos, ligando pequeñas comunidades y mejorando las interconexiones en el sentido vertical y horizontal.

---

(7) Se estima que Chile puede albergar y sostener con la actual tecnología, en todo su territorio continental sudamericano e insular, una población aproximada de 50 millones de habitantes.

CONCLUSIONES

El notable historiador Arnold Toynbee sostenía que la facilidad es enemiga de la civilización. Agregaba que el estímulo para que la civilización se desarrolle positivamente de un modo más riguroso, es proporcional a la dificultad del entorno. Lógicamente que debía existir un justo medio entre las facilidades y las dificultades que presentaba la naturaleza a la vida humana; algo que Toynbee identificaba con la relación y el equilibrio entre bastante y demasiado. De ahí surgió su "regla de oro" de la historia de las civilizaciones, que se ha sintetizado en la expresión: "el desafío y la respuesta".

Sostenía Toynbee que en aquellos lugares donde la naturaleza presenta desafíos terribles de vencer, la respuesta del hombre es nula, o tan menguada, que es imposible que surja civilización alguna en aquel espacio geográfico. Cuando la naturaleza es benigna en grado sumo y, prácticamente, no presenta ningún tipo de riesgo a la vida humana, el hombre no se siente impulsado a realizar sobre ella ninguna transformación, su respuesta es inexistente. Tampoco podrá nacer en aquellas regiones una civilización.

El hombre, en el primer caso, está avasallado por una geografía hostil, y sólo sobrevive, pero no trasciende. En el segundo caso, el hombre llega a constituirse en un ser abúlico, carente de motivación y su existencia puede tornarse hasta perezosa.

La civilización surgirá, entonces, en aquellas regiones donde es racionalmente posible una respuesta del hombre, cualquiera sea el reto del medio ambiente, pero siempre que éste no llegue a grados extremos de inhospitalidad. Sólo sociedades capaces de aceptar y vencer un desafío pueden prevalecer en la historia.

Guardando las debidas proporciones, esta es, en síntesis, la problemática presentada en Chile, por una geografía considerada entre las más difíciles del planeta, donde la respuesta a este desafío fue la adecuada: la construcción de la red vial austral; réplica humana y técnicamente extraordinaria, proporcional al reto planteado por la naturaleza indómita.

Habría que agregar que el desafío no fue únicamente de tipo fisiográfico; no fue sólo la dura roca a destruir, el imponente farallón que hubo que esculpir o aquellos obstáculos marítimos, lacustres o fluviales que hubo que salvar.

También hubo un obstáculo humano a sortear; tal vez el más difícil. Hubo que vencer, además, la mentalidad burocrática y las barreras administrativas y logísticas que, sin visión de futuro, se opusieron al proyecto.

Afortunadamente, Chile contaba con un grupo de civiles y militares que, tanto en el Ministerio de Obras Públicas como en el Cuerpo Militar del Trabajo, unieron sus esfuerzos y su capacidad creadora para concretar, tras duros años, la monumental obra que constituye la carretera austral: un monumento indesmentible a la audacia, capacidad y tenacidad de la Nación, que supo responder al reto.



Villa Vanguardia, Chaitén. Provincia de Palena, X Región.

Los desafíos continuarán para quienes vayan a incrementar la población en la zona austral. Estos obstáculos estarán representados por las dificultades propias de las condiciones físicas. Pero, a la postre, servirán como un factor natural de selección para los colonos.

La carretera longitudinal austral ha puesto término, en gran medida, a la tradicional dependencia del transporte terrestre por territorio argentino, reduciendo notablemente la influencia vecinal en el área.

El enlace territorial permitirá robustecer y consolidar la conexión de sus pobladores, haciéndolos sentirse parte integrante, activa y comprometida con el quehacer nacional, con todo el impacto emotivo y moral muy favorable que de ello se deriva. Pero, tal vez, el fenómeno geopolítico más importante se obtendrá una vez que se logre la continuidad física entre la XI y XII regiones, produciendo la amalgamación territorial de toda la zona austral con el continente.

Así, Chile, un archipiélago geopolítico, en una posición doblemente periférica: en el extremo sur del continente y en la margen sudoriental del océano Pacífico, puede ver finalmente consolidado su espacio terrestre y vertebrado, su hinterland meridional con el núcleo secundario magallánico.

Ello se visualiza, como se verá en el capítulo IX, a muy largo plazo; aunque ya hay proyectos en esbozo que permitirían continuar la ruta desde Puerto Yungay hacia el sur -bordeando el Campo de Hielo Sur- y, mediante ocho trasbordos cortos -que podrían, eventualmente, reducirse a seis o a cuatro largos- llegar hasta Puerto Natales, con lo cual la carretera longitudinal austral podría extenderse por más de 2.423 km y dar vida a un sueño largamente aquilatado desde que el profético reto de integrar Magallanes a la vida nacional fuese lanzado por el Libertador O'Higgins, desde su lecho de muerte.



Puerto Chacabuco.
Provincia de Aisén,
XI Región.

Por otro lado, cabe destacar, entre las potencialidades más preciadas de la XI Región, que es una de las áreas menos contaminadas del mundo, pues la tecnología y la acción del hombre no han deteriorado el medio ambiente. En este sentido, el Ejército de Chile ha puesto especial cuidado en instruir a todo su personal, especialmente al que se desempeña en faenas del Cuerpo Militar del Trabajo, para que el daño ecológico que eventualmente pudieran causar sus trabajos en beneficio del desarrollo nacional -en todas las regiones del país- se reduzca al mínimo[8]. La pureza prístina de su geografía, tan necesaria para el hombre de hoy, así como también las bellezas naturales del paisaje patagónico austral, y de la Trapananda, en particular, favorecen la perspectiva turística que será aprovechada integralmente una vez que se cuente con la infraestructura requerida para la explotación de esta industria sin chimenea.

Por otra parte, la política de apertura hacia el Pacífico -otro hinterland por conquistar- que debe mantenerse e incrementarse, permitirá consolidar a la XI Región como un área de grandes recursos y capacidades para sustentar la proyección geopolítica chilena hacia el sector sudoriental de la cuenca de dicho océano.

---

(8) El Ejército de Chile ha estado vivamente preocupado del tema medioambiental; no porque pudiera constituir una moda, sino porque ha tomado y ha hecho tomar conciencia a su personal de los beneficios que una sana responsabilidad ecológica significa para Chile, y porque la preservación de los ecosistemas propios de la naturaleza del país emanan de los preceptos constitucionales de "proteger el medio ambiente" y "mantener el medio ambiente libre de contaminación" (Artículo 19 N° 8 de la Constitución Política de la República). Dentro de este contexto se pueden mencionar algunos documentos que dan prueba de esta acción institucional:
Conferencia "Contribución del Ejército en la Conservación del Patrimonio Ecológico Nacional", del Coronel (IMP.) Martín Muñoz Baeza, Director del Instituto Geográfico Militar, dictada en el seminario "Medio Ambiente y Defensa Nacional", el 28 de abril de 1992.
Orden de Comando CJE. S. JEMGE. (R) N° 11150/3, del 8 de julio de 1992, que creó el "Comité Permanente para el Estudio de Materias sobre el Medio Ambiente".
Orden de Comando CJE. VCJE. CALE. (R) N° 11150/31/550, del 29 de octubre de 1993, que aprobó la Política del Medio Ambiente del Ejército, y que forma parte de la Política Militar Institucional.
Orden de Comando CJE. VCJE. CALE. (R) N° 11150/32/550, del 29 de octubre de 1993, que dicta normas a la Institución sobre materias relativas al medio ambiente nacional.
Seminario "El Ejército y el Medio Ambiente Nacional", realizado por el Instituto Geográfico Militar del 4 al 6 de octubre de 1995.
Convenio MOP-CMT Obras 1996-1998, XI Región. Camino: Puerto Yungay-Villa O'Higgins, celebrado en junio de 1996 entre el Ministerio de Obras Públicas y el Cuerpo Militar del Trabajo, que contiene e incorpora al convenio Especificaciones Ambientales Generales (EAG), con el fin que la construcción de las obras viales que ejecuta el Ejército "no altere las condiciones medioambientales y el espacio físico, tanto natural como artificial que circunda la obra, evitando las modificaciones innecesarias no contempladas en el proyecto, la contaminación con residuos derivados de la construcción y demás acciones que atenten contra el ambiente".

La actual generación de chilenos, lógicamente, no alcanzará a disfrutar todos los beneficios descritos en este capítulo, pero sí lo harán las generaciones futuras.

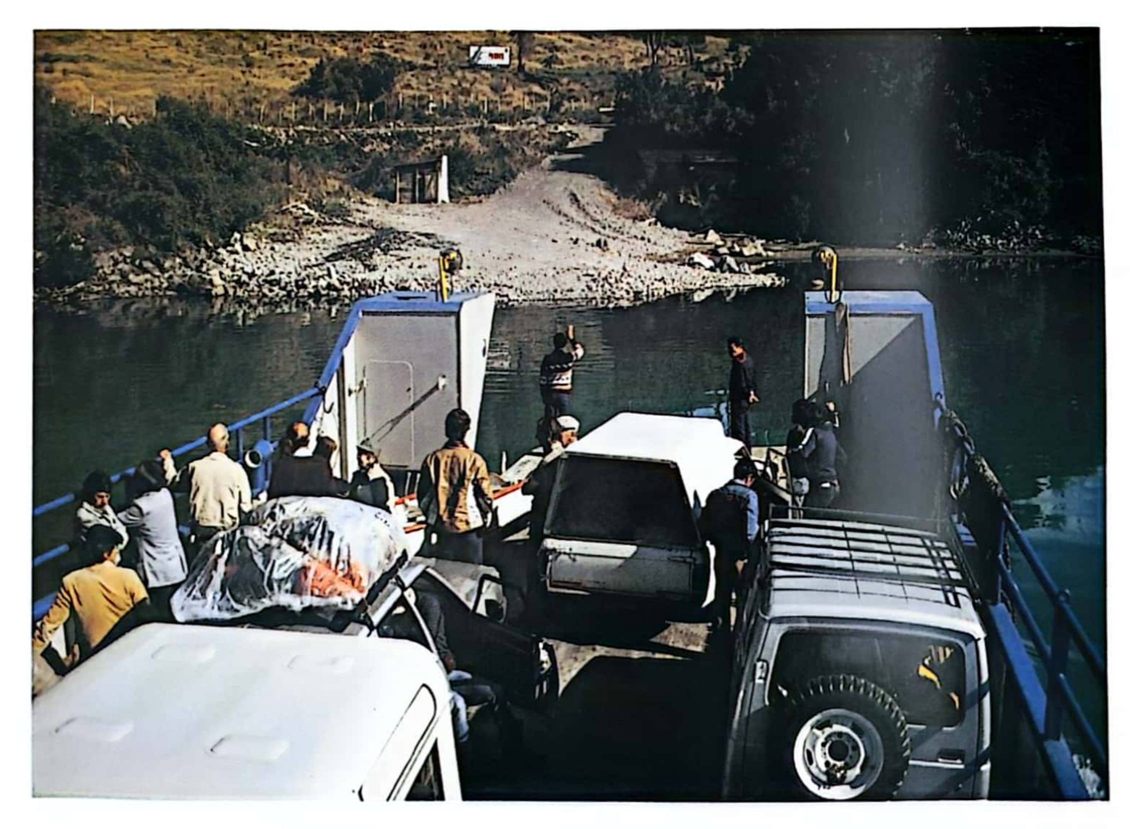
La carretera longitudinal austral es la vía integradora, pero su objetivo no está totalmente logrado todavía, esta es tarea del mañana, porque posee ese efecto de las grandes obras humanas: para apreciarlas hay que mirarlas de cierta distancia en el tiempo, y de ello se ocupará la historia.

Si bien la ruta austral sirve múltiples propósitos, la visión geopolítica tiene la ventaja de ser globalizante en las coordenadas espacio y tiempo. Si bien hay otros aspectos, el análisis geopolítico permite incorporarlos en una visión de conjunto y trascendencia que valora la carretera austral, no sólo porque contribuye a dinamizar el desarrollo, sino que contribuye a engrandecer nuestro poder y presencia nacional; lo que, en consecuencia, repercute favorablemente en la seguridad nacional del país, como se verá en el capítulo III.

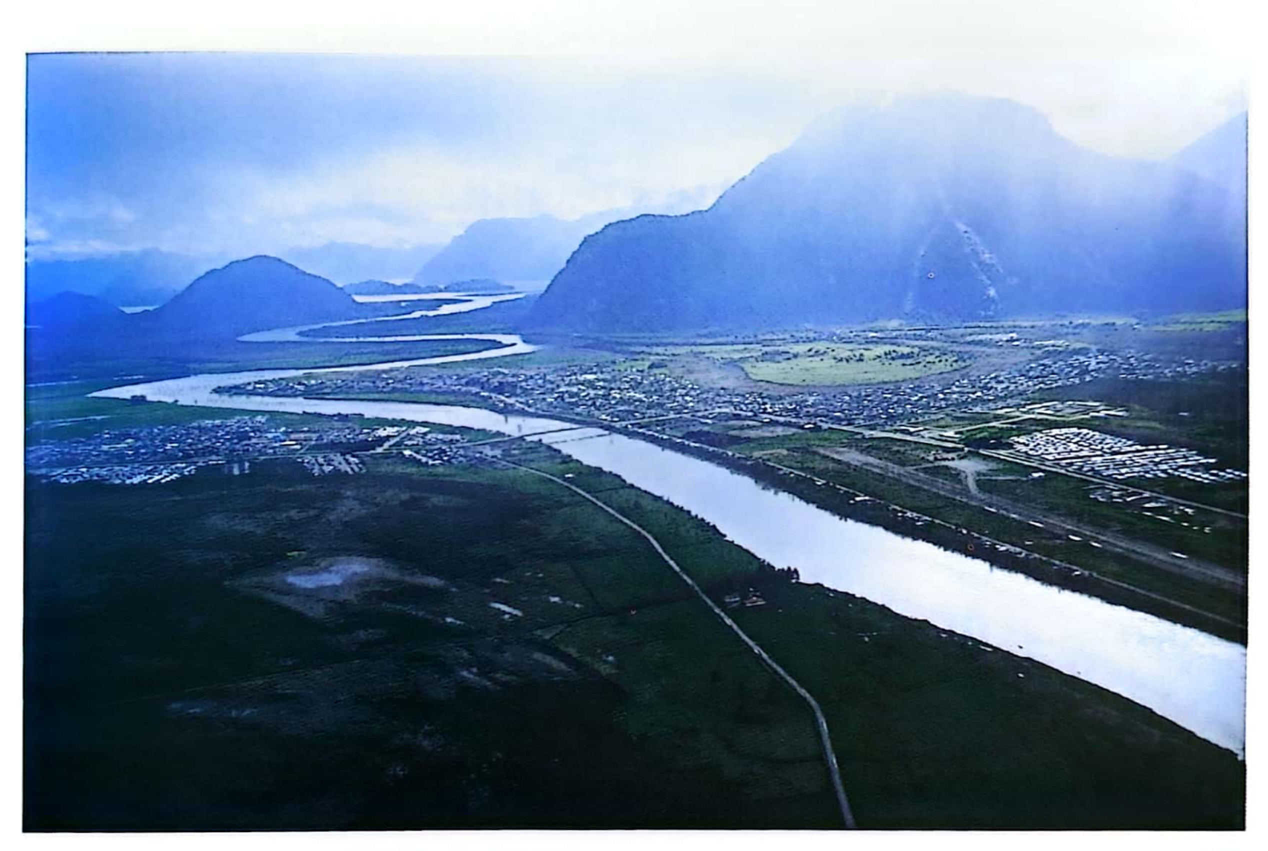
La transformación de la geografía y la respuesta a su desafío sólo ha podido producirse debido a un claro fortalecimiento de los factores que conforman el poder nacional del Estado, esto es, factores humanos, económicos, físicos, políticos y militares.

Junto con surgir la carretera longitudinal austral como una demostración de la capacidad nacional, su poder y presencia también tenderán a continuar incrementándose por efecto de la consistencia geográfica que irá alcanzando Chile, producto de la evolución y desarrollo de la red vial austral en el tiempo.

Finalmente, es necesario destacar que esta obra ha sido para el Ministerio de Obras Públicas una empresa histórica, que no tenía precedente en su ya más que centenaria existencia. Para el Cuerpo Militar del Trabajo y para el Arma de Ingenieros del Ejército fue, y continúa siendo, una oportunidad histórica de aportar al desarrollo nacional, trabajando en tiempo de paz con sus mejores recursos humanos y materiales, integrando parte del territorio al resto del país. En suma, para ambas instituciones fue la ocasión inédita de aunar voluntades; fundir esfuerzos civiles y militares, y lograr, finalmente, la transformación de la geografía y someter ésta al designio nacional. La ciudadanía así lo entiende, lo aprecia y reconoce.



Trasbordador.
Canales del sur, XI Región.



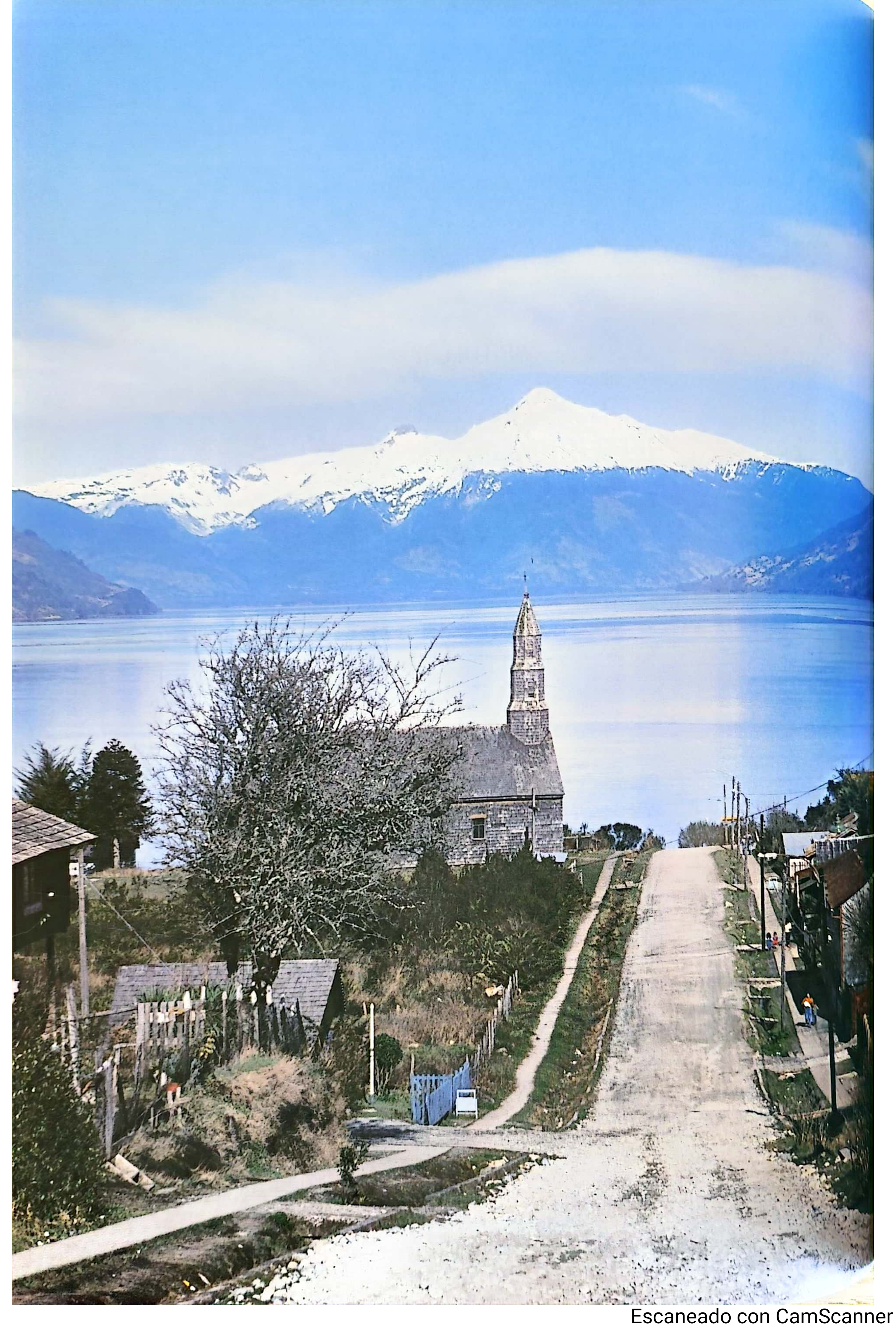
Aisén.
Provincia de Aisén, XI Región.

CAPITULO III

SEGURIDAD NACIONAL Y SOBERANIA

MGL. Alejandro Medina Lois
BGL. Fernando Arancibia Reyes







Lugareños.
Provincia General Carrera,
XI Región.

SIGNIFICADO Y TRASCENDENCIA DE LA INTEGRACION FISICA DEL TERRITORIO

Desde la modesta huella de los grupos humanos primitivos hasta las modernas autopistas que forman complejos sistemas de comunicaciones, los hombres han tratado de contactarse entre sí, de intercambiar productos y de acceder a los recursos que les ofrece la naturaleza. Es el rol primordial que han jugado los caminos en la integración física del territorio, en el consiguiente desarrollo político y cultural de las sociedades y en el crecimiento y consolidación de los Estados.

Las vías de comunicación no sólo relacionan las áreas de producción con las de consumo, sino que permiten acceder a territorios con recursos inexplotados de todo tipo, estimulando el surgimiento de nuevos centros poblados; permiten descongestionar las urbes sobrepobladas del núcleo geohistórico del Estado; crear riqueza; aumentar el comercio y materializar un ejercicio más efectivo de la soberanía sobre el territorio nacional, lo que es muy importante para la seguridad.

Por otra parte, muchos asentamientos humanos emergen en lugares de confluencia de carreteras, en puntos de control de las rutas marítimas, como los estrechos, o junto a una pista de aterrizaje, por rudimentaria que sea. Es por ello que las vías de comunicación adquieren una enorme importancia estratégica.

Esto tiene una muy especial relevancia en el caso de Chile, país de compleja geografía, con un territorio extraordinariamente elongado en relación con su ancho, y extremadamente desmembrado al sur del canal de Chacao, lo que produce una natural desvinculación terrestre entre el núcleo vital y el extremo meridional de Chile. La construcción de la carretera austral cobra enorme importancia porque ha venido a superar esta desventajosa situación histórico-geográfica. Analizar sus efectos desde el punto de vista de la seguridad y de la soberanía es el propósito de las líneas que siguen.



ALGUNAS PRECISIONES SOBRE SEGURIDAD Y SOBERANIA

Es o está seguro quien está libre o exento de todo peligro, daño o riesgo. En el complejo e inestable mundo actual tal definición constituye una utopía, toda vez que concebir la seguridad en una dimensión tan absoluta es irreal.

Cuando las primeras agrupaciones humanas se asentaron en un determinado espacio, creció la población y se hizo más perfecta la organización social hasta llegar a la expresión moderna de Estado-Nación y, en consecuencia, surgió el concepto de seguridad nacional que se define como: "la condición o capacidad lograda por el Estado como consecuencia de haber obtenido un incremento de su poder nacional a través del desarrollo y de haber adoptado con oportunidad previsiones y acciones que tienden a eliminar o paliar las vulnerabilidades que normalmente se producen dentro de la sociedad, y alcanzar la capacidad suficiente para disuadir o enfrentar a potenciales agresores con razonables posibilidades de éxito, de manera de poder continuar su progresión hacia aquellos grandes objetivos que constituyen el interés nacional". De la seguridad nacional dependerá, en última instancia, la supervivencia del Estado-Nación.

En efecto, muchas veces se cometen errores por omisión o indefinición, que dan origen a situaciones que debilitan la condición de seguridad nacional de un país. En algunos casos, a ello se agrega la falta de determinados recursos básicos y algunas vulnerabilidades derivadas de la geografía, entre ellas la discontinuidad territorial, el poblamiento irregular de los espacios, la carencia de adecuadas vías de comunicación, factores todos que hasta la construcción de la carretera austral caracterizaban extensas zonas de la X y XI regiones.

Desde su nacimiento como nación soberana e independiente, en más de una ocasión ha sido puesta a prueba la seguridad nacional de Chile; así lo demuestran dos guerras en el pasado y periódicas crisis vecinales, afortunadamente superadas con éxito; asimismo, la República de Chile muestra cada día una mayor consolidación de su institucionalidad democrática y su grado de desarrollo, que, tras el anhelado bien común, ha logrado un crecimiento alto y sostenido; sus éxitos han sido reconocidos internacionalmente y hoy constituye un verdadero paradigma para los países del Tercer Mundo y otros, que dificultosamente emergen de la desintegración del otrora poderoso bloque de países de la Europa Oriental.

Hoy se vive un fructífero período de paz con buenas relaciones exteriores y, particularmente, con promisorios procesos de integración en el área vecinal y regional. Sin embargo, las relaciones entre Estados son cambiantes y frente a los procesos de integración la prudencia invita a considerar el eventual surgimiento de divergencias operativas, o de otro tipo, que podrían dificultar las relaciones vecinales, hoy tan promisorias.



Campamento Llaguepe, comuna de Hualaihué.
Provincia de Palena, X Región.



Reconocimiento Campo de Hielo Patagónico Sur. Provincia Capitán Prat, XI Región.

Pareciera aconsejable tener presente que todo proceso que compromete las relaciones entre Estados que, en definitiva buscan su interés nacional, siempre presentará aspectos positivos y negativos que deberán ser evaluados en todos sus alcances, sin dogmatismos ni prejuicios, bajo el prisma de la ecuación seguridad-desarrollo.

André Hauriou define al Estado como "una agrupación humana fijada en un territorio determinado y en la que existe un orden social, político y jurídico, orientado hacia el bien común, establecido y mantenido por una autoridad dotada de poderes de coerción". [1]

El territorio, entendido como tal su expresión terrestre, marítima y espacial, dentro de los límites correspondientes, constituye la base física del Estado y, a juicio de muchos autores, es uno de los elementos que condicionan su existencia como tal.

En el territorio se establece la población, y en él encuentra la satisfacción de sus necesidades y las potencialidades para desarrollarse y consolidar una identidad nacional. El territorio delimita la jurisdicción de la autoridad en lo que a las relaciones con otras unidades políticas se refiere; en él ejerce el Estado sus poderes de coerción sobre la población que lo habita y, finalmente, garantiza la defensa contra las amenazas y agresiones externas. "La posesión de un territorio es una condición de la independencia del Estado". [2]

En suma, la autoridad del Estado puede ejercer sus funciones solamente dentro de su territorio, por lo que ésta tiene un carácter exclusivo y excluyente. El territorio se caracteriza por: su unidad, su indivisibilidad y su exclusividad. La unidad se refiere a que el territorio es uno solo, no importando la discontinuidad física, como es el caso de la isla de Pascua y otros espacios insulares. La indivisibilidad señala que éste no puede ser cedido o enajenado sin una estricta sujeción a la institucionalidad vigente; o sea, debe existir un alto consenso ciudadano y corresponder a una medida que, sin ninguna duda, beneficie el interés nacional y la exclusividad se refiere a la existencia de un solo poder político.

A la importancia del factor territorio o espacio dentro de la estructura del Estado debe agregarse el concepto de soberanía. El Estado busca concentrar el poder, de manera de "realizar en una sola instancia del monopolio de la fuerza en un determinado territorio y por sobre una determinada población, y para realizar en el Estado la máxima unidad y cohesión política", [3] o sea, es el derecho de los Estados para organizarse y regirse con independencia de toda intromisión política externa. En los regímenes democráticos, la soberanía reside en el pueblo, de quien emanan todos los poderes aunque sean ejercidos por representación. En la teoría constitucional, la soberanía es considerada como uno de los elementos o atributos del Estado-Nación. [4]

Sin embargo, en los tiempos modernos son muchos los aspectos que afectan a la soberanía de los Estados, particularmente de los Estados menores, especialmente en el nuevo orden internacional que deviene al término de la guerra fría: las organizaciones internacionales tratan de limitar la soberaniá interior y exterior de los Estados miembros; las nuevas alianzas militares restan a los Estados la disponibilidad de una parte de sus fuerzas armadas o condicionan sus tareas; las empresas transnacionales operan al margen del Estado soberano y, finalmente, los medios de comunicación social, de alta tecnología y eficiencia, sin duda ejercen una enorme presión sobre la opinión pública mundial por encima de las fronteras.

(1) Hauriou, André. Derecho Constitucional e Instituciones Políticas. Ed. Ariel. Barcelona, España 1971, p. 114.
(2) Nogueira y Cumplido. Introducción a la Política y Teoría del Estado, Instituto Chileno de Estudios Humanísticos. Ed. 1987. Impresor Salesianos. Santiago, Chile, p. 110.
(3) Bobbio, Norberto, N. Matteucci y otro. Diccionario de Política. Ed. Siglo XXI, México, 1981.
(4) Di Tella, Torcuato. Diccionario de Ciencias Sociales y Políticas Puntosur. Buenos Aires, Argentina, 1989.



Zona del Baker. Provincia Capitán Prat, XI Región.

LA CARRETERA AUSTRAL, FACTOR DE AFIANZAMIENTO DE LA SOBERANIA Y LA SEGURIDAD NACIONAL

Cualquiera sea la voluntad de paz demostrada por un Estado y la transparencia de sus objetivos nacionales, en el sentido que no conllevan ambiciones expansionistas o hegemónicas en perjuicio de terceros, no se eliminan las posibilidades de conflictos en el ámbito externo. Chile no ha estado al margen de estos hechos; a través de la historia, como se ha hecho referencia en el capítulo II, ha tenido más de una dificultad con sus vecinos, surgida de distintas interpretaciones de su demarcación limítrofe.

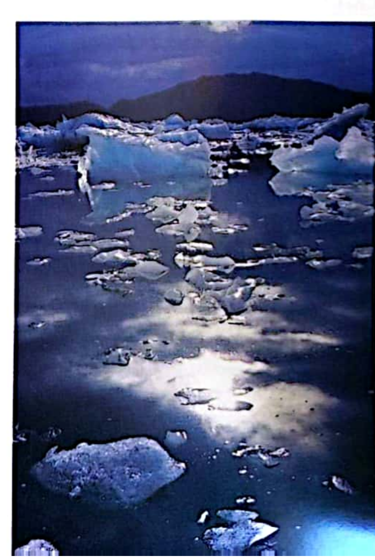
Por ello, mantener importantes sectores de territorio desvinculados del núcleo vital no sólo impide su poblamiento e incorporación al proceso de desarrollo, sino que hace imposible un ejercicio efectivo de la soberanía, lo que constituye una tremenda vulnerabilidad que debilita el poder nacional.

En las condiciones descritas no fue extraño que se activasen antagonismos que, en otras circunstancias, se habrían mantenido latentes y, peor aún, que se estimulasen penetraciones y asentamientos humanos foráneos, de los cuales era muy difícil, o imposible informarse a tiempo, y menos aún reaccionar adecuada y oportunamente. De esta manera se creaban hechos consumados que, a posteriori, sirvieron para cuestionar límites que se entendían debidamente sancionados por tratados. Estas ocupaciones debilitan la defensa de los intereses del país cuando, de mutuo acuerdo, se busca una solución jurídica de un diferendo creado artificial y unilateralmente. La carretera longitudinal austral, precisamente, cobra crucial importancia al vincular valiosos territorios de la X y XI regiones con el resto de país y eliminar uno de los mayores problemas de la seguridad nacional, y lo hará en mucho mayor medida cuando el proyecto se prolongue hasta la XII Región y, como se expresa en el capítulo IX, sea una realidad la unión por tierra de la totalidad del territorio continental sudamericano de Chile.

Uno de los problemas más serios que ha debido enfrentar el país ha sido el del centralismo, originado por un



Monumento punto de término carretera austral.



Campo de Hielo Patagónico Norte. Provincia Capitán Prat, XI Región.



Entrada a Villa O'Higgins.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

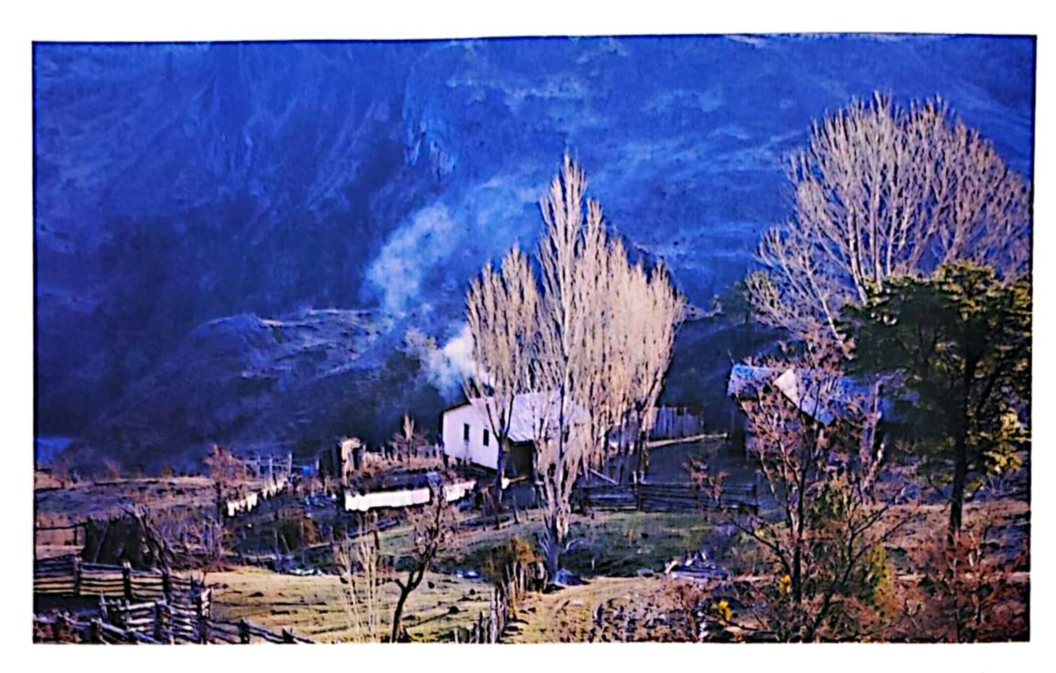
modelo de desarrollo hacia adentro que impulsó un proceso de la industrialización artificialmente protegida de la competencia externa que, a su vez, generó un marcado deterioro de la agricultura, hecho que desembocó en migraciones campo-ciudad y la consecuente concentración urbana, particularmente en la capital, Santiago, y en menor grado en Valparaíso.

No sólo el campo perdió enormes contingentes de población, sino que, lo que es peor, las ciudades no fueron capaces de adaptarse al ritmo del crecimiento poblacional, produciéndose cesantía, un enorme déficit habitacional y una progresiva insuficiencia en la satisfacción de los servicios esenciales: alcantarillado, luz y agua potable. De esta manera aparecieron cinturones de miseria localizados en poblaciones marginales, de hábitat extremadamente precario, que concentraron en reducidos espacios a los sectores más desposeídos, constituyendo esta situación el caldo de cultivo de la pobreza y de la delincuencia, afectando negativamente la seguridad ciudadana de las grandes urbes.

Sucesivos gobiernos intentaron revertir el centralismo creando polos artificiales de desarrollo en Arica, Concepción, Punta Arenas y otros lugares, con exiguos resultados. Sin embargo, el problema se atacó de raíz y en sus bases sólo con la regionalización del país, iniciada en 1974; es en este contexto de un país que se empeñaba decididamente en llevar adelante un profundo proceso de descentralización y desconcentración, que debe entenderse la gesta de integrar los territorios prácticamente vírgenes de lo que hasta entonces se conocía como Chiloé continental y de la XI Región.

Como bien se describe en el capítulo I, hasta entonces sólo reducidos grupos de connacionales, con un esfuerzo sobrehumano, limitadísimos recursos y muchas veces accediendo desde territorio argentino a los ricos valles que conforman la frontera oriental en estas latitudes, habían logrado crear algunos asentamientos como Futaleufú, Palena, Río Cisnes, Chile Chico, Cochrane, Villa O'Higgins y otros, que inicialmente carecían de lo más esencial: control policial, correos, asistencia hospitalaria, escuela y otros servicios primarios.

Fácil es comprender que, en estas condiciones, la supervivencia de estos caseríos estaba supeditada al apoyo que en estos rubros encontraban en Argentina, tanto como de las posibilidades de comercializar sus productos y satisfacer sus necesidades esenciales. En esta situación, la pérdida progresiva de la identidad nacional constituyó una posibilidad real, no solamente debido a la adopción de costumbres foráneas reflejadas en algunas exterioridades como la vestimenta y el lenguaje, sino que en las lealtades o sentido de pertenencia a un grupo.



Cochrane.
Provincia Capitán Prat, XI Región.

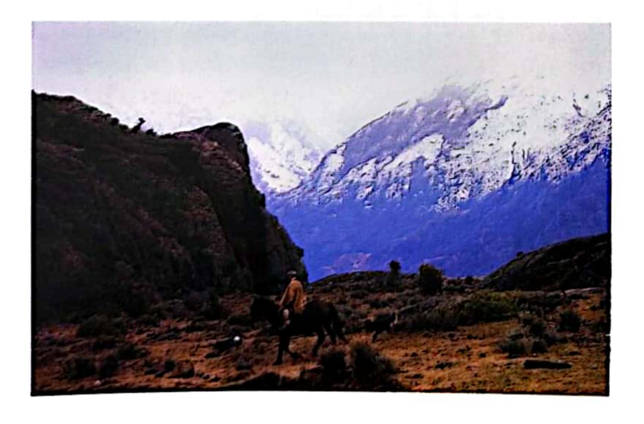
Pese a las circunstancias señaladas, hay que reconocer con satisfacción que estos esforzados connacionales, no obstante las dificultades expuestas, hayan demostrado siempre un gran sentimiento de chilenidad, sentimiento que en más de una oportunidad los llevó al sacrificio de sus vidas en defensa del territorio en que vivían.

Si bien, sucesivos gobiernos introdujeron algunas mejoras que marcaran mayor presencia del Estado, como presencia policial estable, construcción y puesta en funcionamiento de escuelas, postas y otros servicios primarios, y algunos intentos de colonización en una escala mayor, el aislamiento y la precariedad de las condiciones de vida se mantuvieron hasta no hace muchos años, abriéndose reales posibilidades de cambio definitivo sólo con la construcción de la carretera longitudinal austral, cuyo avance paulatino se describe en el capítulo I.

El camino austral juega también un positivo rol al facilitar un mayor grado de ocupación en la zona austral, al constituir un vínculo confiable a lo largo de todo el año para la circulación de las personas y el intercambio de mercancías. El poblamiento espontáneo que así se genera comienza a prender dondequiera que se descubran posibilidades de mayor sustentabilidad y habitabilidad, o bien, para la prestación de apoyo y servicios al creciente flujo de visitantes que, año tras año, circulan por la nueva ruta y sus derroteros transversales.

En congruencia con el capítulo II, cabe recordar además que habrían entre 400 mil y 500 mil chilenos en la Patagonia argentina, quienes, en la medida que se vaya consolidando el crecimiento económico del país y se tornen más atractivas las condiciones laborales, podrían sentirse incentivados para iniciar el retorno al suelo patrio. Es lógico suponer que la soberanía se afianzaría notablemente de reforzarse el poblamiento con un contingente formado por los compatriotas que vuelven, o sea individuos cuyas virtudes y defectos son los nuestros y que, por tanto, tienen la misma identidad, algo que es fundamental para la seguridad nacional, la similitud de costumbres y creencias y un gran sentido de pertenencia a la Patria.

Cabe destacar, asimismo, que la carretera austral, que atraviesa terrenos prácticamente vírgenes, con una flora y fauna de extraordinaria variedad y belleza, ha sido realizada teniendo especial cuidado con el medio ambiente y el equilibrio ecológico; incluso, en oportunidades ha sido modificado el proyecto original, en lo que al



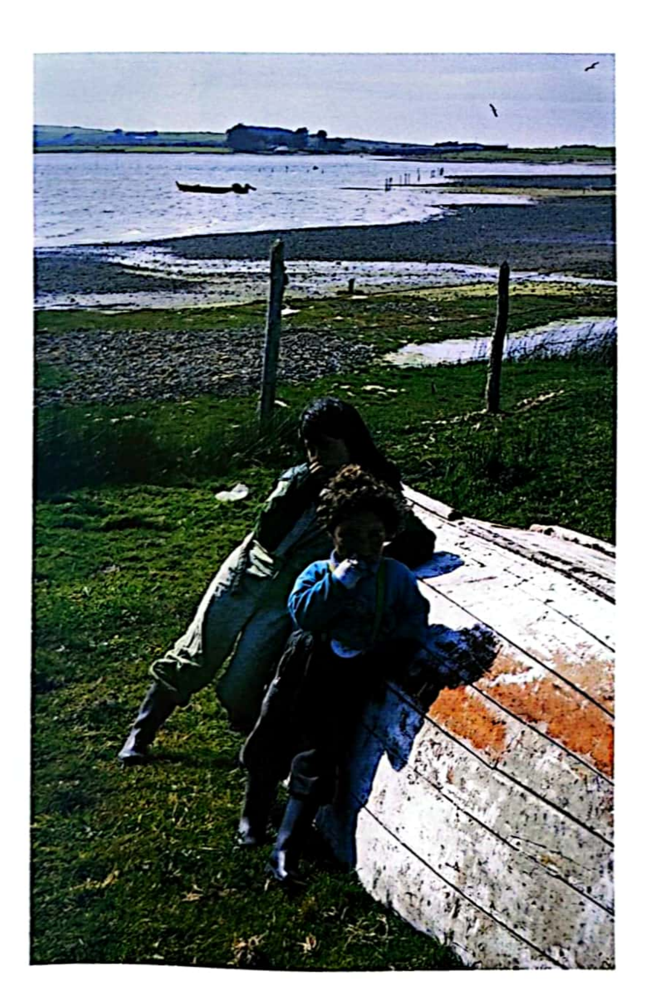
Sector Cerro Castillo.
Provincia General Carrera,
XI Región.

Expedición Campo de Hielo Patagónico Sur. Provincia Capitán Prat, XI Región.



ancho del camino se refiere por ejemplo, para producir el menor daño en el bosque nativo o en parajes de especial atracción por su encanto natural.

La tétrica visión que representan los miles de árboles arrasados por los incendios provocados por quemas, que en su momento se volvieron incontrolables, está siempre presente en los miembros del Cuerpo Militar del Trabajo, responsables de la ejecución de la obra, y no se han escatimado costos ni sacrificios para lograr los necesarios equilibrios entre desarrollo y protección del medio ambiente. El éxito que se alcance en este propósito será la mejor forma de enfrentar una de las más graves amenazas a la seguridad nacional, como lo es el deterioro del hábitat de las presentes y futuras generaciones de chilenos.



Hay que consignar también que la política exterior permanentemente explicitada por la República de Chile, a través de sucesivas administraciones, ha manifestado su decidida voluntad de mantener su patrimonio territorial y utilizar el diálogo y la vía jurídica para la solución de cualquier diferendo internacional con otro u otros Estados. En este contexto, sus Fuerzas Armadas se han mantenido en una expresión cualitativa y cuantitativa que obedece al propósito de tener una efectiva capacidad disuasiva. Al margen de sus responsabilidades primarias de defensa de la Patria y de garantes de la institucionalidad, esenciales para la seguridad nacional, como lo determina precisamente el Artículo 90 de la Constitución Política de la República de Chile, el Gobierno ha hecho propia una iniciativa del Ejército al aceptar la utilización de parte de sus capacidades para contribuir a poblar los espacios vacíos del territorio, espacios que, como se ha señalado en los capítulos precedentes, se han definido como "fronteras interiores".

Precisamente, el camino austral ha posibilitado la reorganización y despliegue de algunas unidades en la zona, que más que una finalidad de alistamiento operativo, que sin duda también la tiene, busca incentivar y apoyar la presencia de nuevos colonos en lugares hasta ahora prácticamente deshabitados. Si se recurre a la historia, fuente de ricas experiencias, es fácil comprobar que muchas de las principales y ahora florecientes ciudades que dan vida a la región sur y austral de Chile fueron, en sus orígenes, fuertes militares, alrededor de los cuales se fue desarrollando una población que objetivamente veía en la presencia castrense la voluntad del Estado de comprometerse en el desarrollo de la zona y más importante aún, un instrumento vital para su seguridad. Este es el papel que le ha tocado cumplir a la VII División de Ejército, que mantiene su comando en la ciudad de Coihaique.

Una de las grandes amenazas a la sociedad actual la constituye el narcotráfico. Los países se esfuerzan por controlarlo en sus orígenes, en su comercialización y en su consumo, con resultados variados, pero en general, desalentadores. Chile, que hasta no hace muchos años aparecía bastante marginado del problema, ha visto que su territorio progresivamente ha sido utilizado como corredor de la droga, particularmente en la zona norte. Lamentablemente, no sólo enfrenta problemas de tráfico, sino que paulatinamente ha ido aumentando el consumo en la población de todos los niveles sociales.

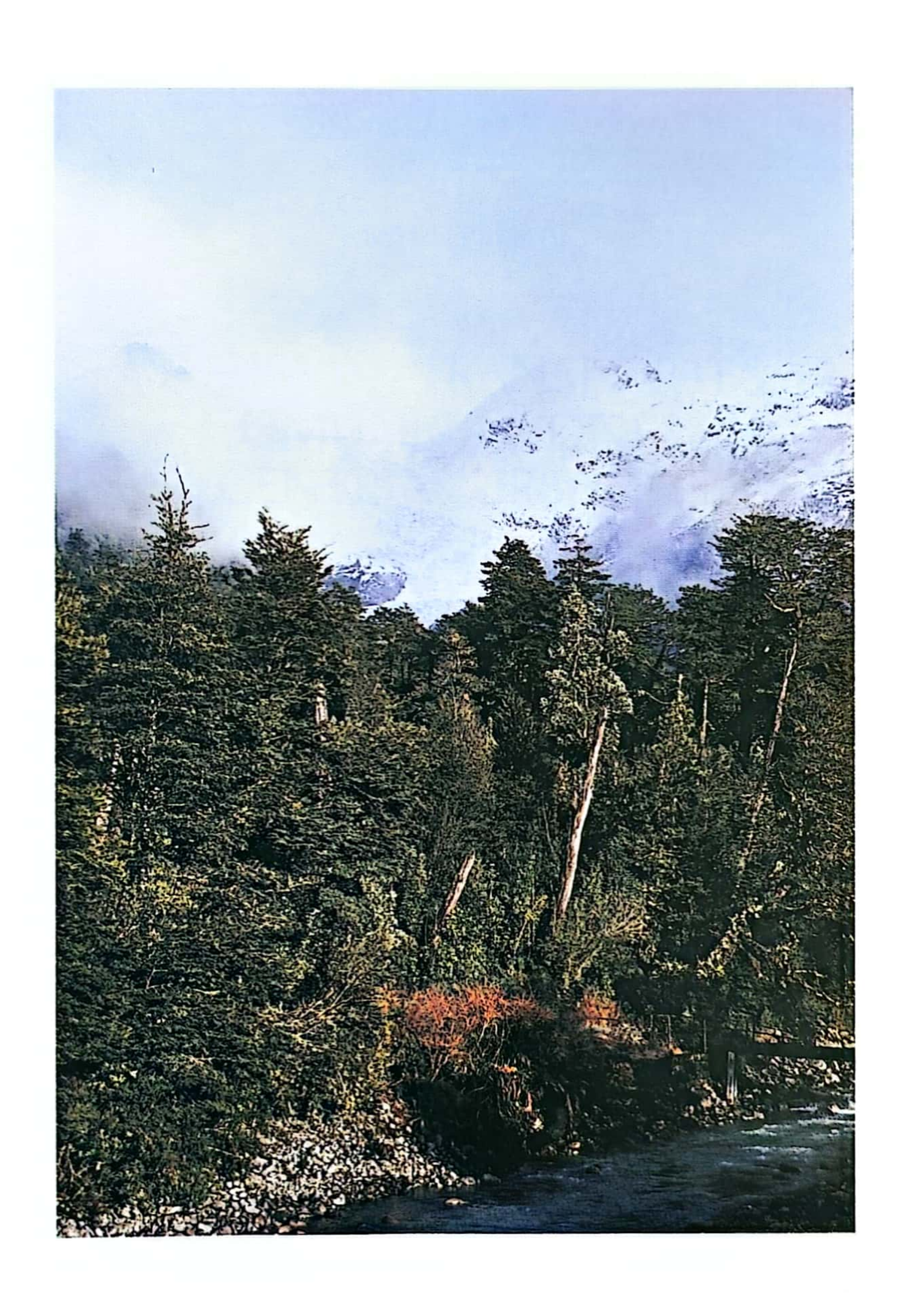
El Gobierno ha mostrado una decidida voluntad de combatir el flagelo y, si bien ha tenido algunos resultados espectaculares, el problema persiste; de haberse mantenido la condición de aislamiento de los territorios, que hoy ha incorporado al uso nacional la carretera austral, permitiendo establecer en el área los elementos fundamentales que materializan la soberanía del Estado, como lo son las fuerzas armadas, la policía y algunos de los servicios públicos básicos, no habría sido utópico pensar que la zona austral pudo haber constituido un escenario óptimo para conformar toda suerte de bases y santuarios de operaciones delictivas de este tipo.

La salud de la población es uno de los factores que tiene gran incidencia en el poder nacional de un Estado y, por consiguiente, en su seguridad. Las áreas que la ruta austral ha incorporado, si bien presentan características climáticas duras en la época invernal son, a la vez, espacios muy poco contaminados y, por lo tanto, muy poco favorables a la ocurrencia de plagas y epidemias. Ello podría sufrir algunas alteraciones en la medida que se vaya intensificando el turismo, posibilidad que deberá ser prevista por los responsables de la salud, cuyos servicios, por otra parte, el camino austral ha acercado notablemente al usuario.

En estas circunstancias, y hasta la construcción de la carretera, las localidades y poblados que se encontraban en la frontera oriental sólo podían utilizar precarios medios aéreos, para concurrir a centros hospitalarios donde se dispusiera de los recursos y la capacidad que el caso exigía; ello, siempre y cuando tuvieran acceso a los limitados y primarios aeródromos existentes en la zona. Por otra parte, la condición socioeconómica de muchos de los pobladores hacía extremadamente onerosa la eventual utilización del medio aéreo, por lo que su uso quedaba supeditado exclusivamente a situaciones de extrema gravedad. Agrégase el hecho que esta solución se veía entorpecida también por las difíciles condiciones climáticas, que frecuentemente impiden la realización de vuelos; en consecuencia, la dependencia de las localidades argentinas, relativamente más desarrolladas y poseedoras de mayores recursos, constituía una de las alternativas usadas, con todas las dificultades que conlleva el recurrir a un sistema del que, dada su condición de extranjeros, no se formaba parte y, por lo tanto, su aceptación dependía de la buena voluntad de los funcionarios de turno.

Si se tiene presente, además, que hasta no hace mucho aparecían como hechos de cíclica ocurrencia las tensiones con la República Argentina, fácil es imaginar que en esas circunstancias la alternativa no era tal y el abandono de los pobladores a su suerte constituía una realidad. La construcción de la carretera longitudinal austral ha cambiado radicalmente esta situación, toda vez que las posibilidades de comunicación con centros poblados chilenos dotados de mayores recursos para atender a la salud, si bien con algunas dificultades derivadas de la longitud de los tramos y de la estación del año, son absolutamente posibles a través de la nueva red vial que, aunque todavía embrionaria, ofrece confiabilidad a lo largo de todo el año.

En síntesis, cabe destacar la enorme trascendencia que la construcción de la ruta austral ha traído para reforzar la seguridad nacional y para el real ejercicio de la soberanía del Estado de Chile. Como siempre, los avances traen nuevos desafíos por lo que es preciso considerar en esta perspectiva la manera en que se utilicen los enormes recursos que esta nueva infraestructura pone a nuestra disposición, lo que dependerá exclusivamente de nuestra voluntad y de nuestra capacidad, de la sabia y adecuada integración de esta parte del suelo patrio, ponderando debidamente los riesgos y oportunidades implícitos que esta magna obra representa, de manera de adoptar las decisiones que verdaderamente beneficien al interés del país como un todo.

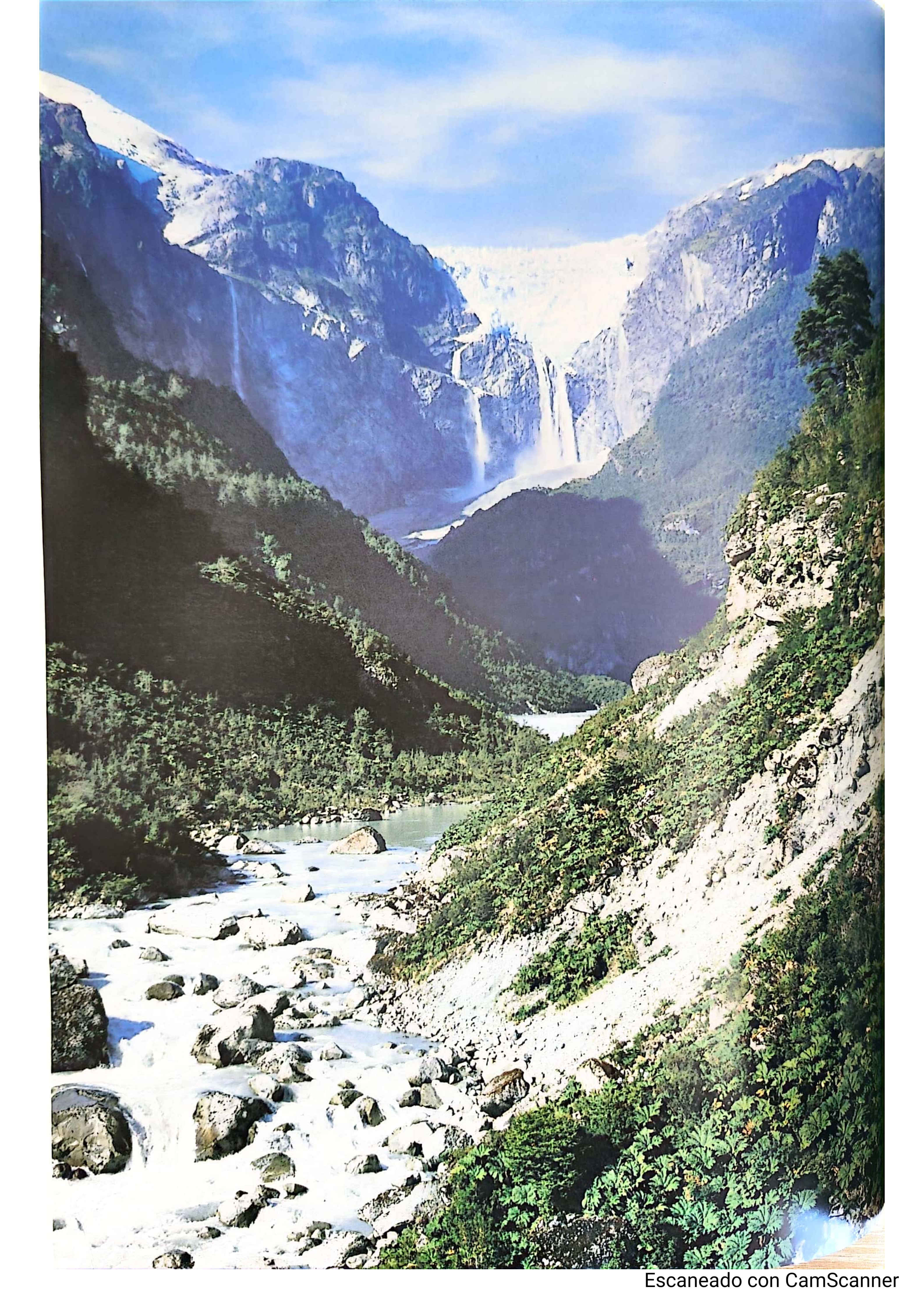


CAPITULO IV

TURISMO, TRANSPORTES, COMUNICACIONES Y CENTROS URBANOS

Antonio Horvath Kiss





La Zona Austral de Chile, la Ciudad de los Césares del Turismo en la Patagonia

Zona Austral de Chile, la Ciudad de los Césares del Turismo en la Patagonia.

Adentrarse en la Patagonia chilena es asomarse a un mundo nuevo, para reencontrarse a sí mismo, apreciar más la vida propia y la de los demás ¿Cómo es que objetivamente se puede afirmar algo así? Se intentará demostrarlo, pero la comprobación definitiva sólo se completará con la propia experiencia.

La zona austral de Chile, vertebrada por la carretera austral, tiene una superficie de 255.000 km^2, sin contar su enorme cantidad de fiordos y canales; en ella cabrían varios países de Europa. Su población bordea las 380.577 personas según el último censo de 1992, lo que le da una densidad de 1,49 habitantes por km^2, pero esta cifra resulta engañosa, pues la población está concentrada: 113.666 habitantes en Punta Arenas, 43.297 habitantes en Coihaique y 130.389 en la isla Grande de Chiloé.

Esta parte del cono sur de América podría sostener cinco millones de habitantes, monto al que se puede llegar aplicando la densidad de países de igual latitud y similares condiciones. También se puede llegar a dicha cifra sumando todos los potenciales que encierra; incluso se puede llegar a esta cantidad respetando y fomentando la identidad local y su condición de privilegio ecológico. Sólo la acuicultura de fiordos y canales protegidos e incontaminados podría ser un nuevo cobre para Chile.

Distinto es que sea deseable llegar a ese elevado nivel de población pero, al menos, queda en claro que en nuestro planeta que se acerca a 6 mil millones de habitantes, el apetito por poblar lugares como éste va a aumentar y rápidamente. Esta sensación y percepción el turista la llevará muy adentro, tras ingresar a un área muy especial donde predomina la naturaleza por sobre el hombre, que le fue abierta hace muy pocos años mediante la carretera austral y a futuro será muy difícil que se le repita la misma oportunidad, pues aquí los cambios suceden y muy rápidos.



Sector Cerro Castillo. Provincia General Carrera, XI Región.

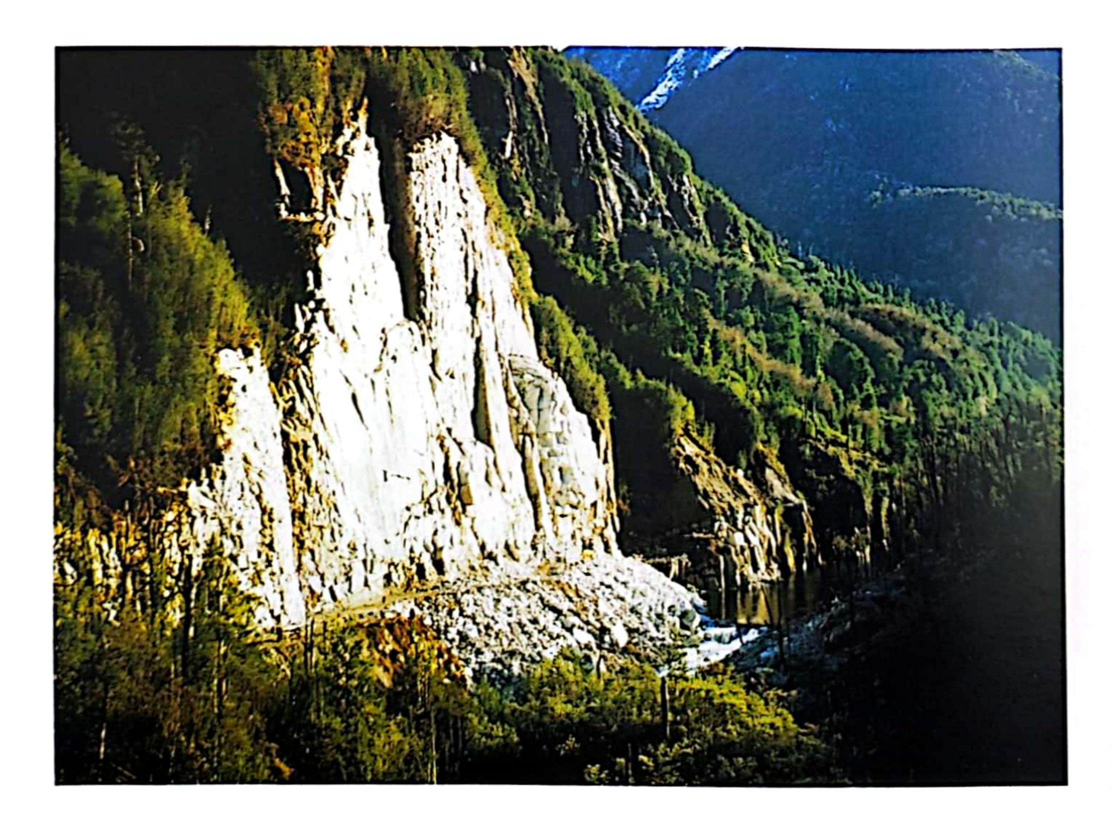


Ventisquero y laguna San Rafael. Provincia de Aisén, XI Región.

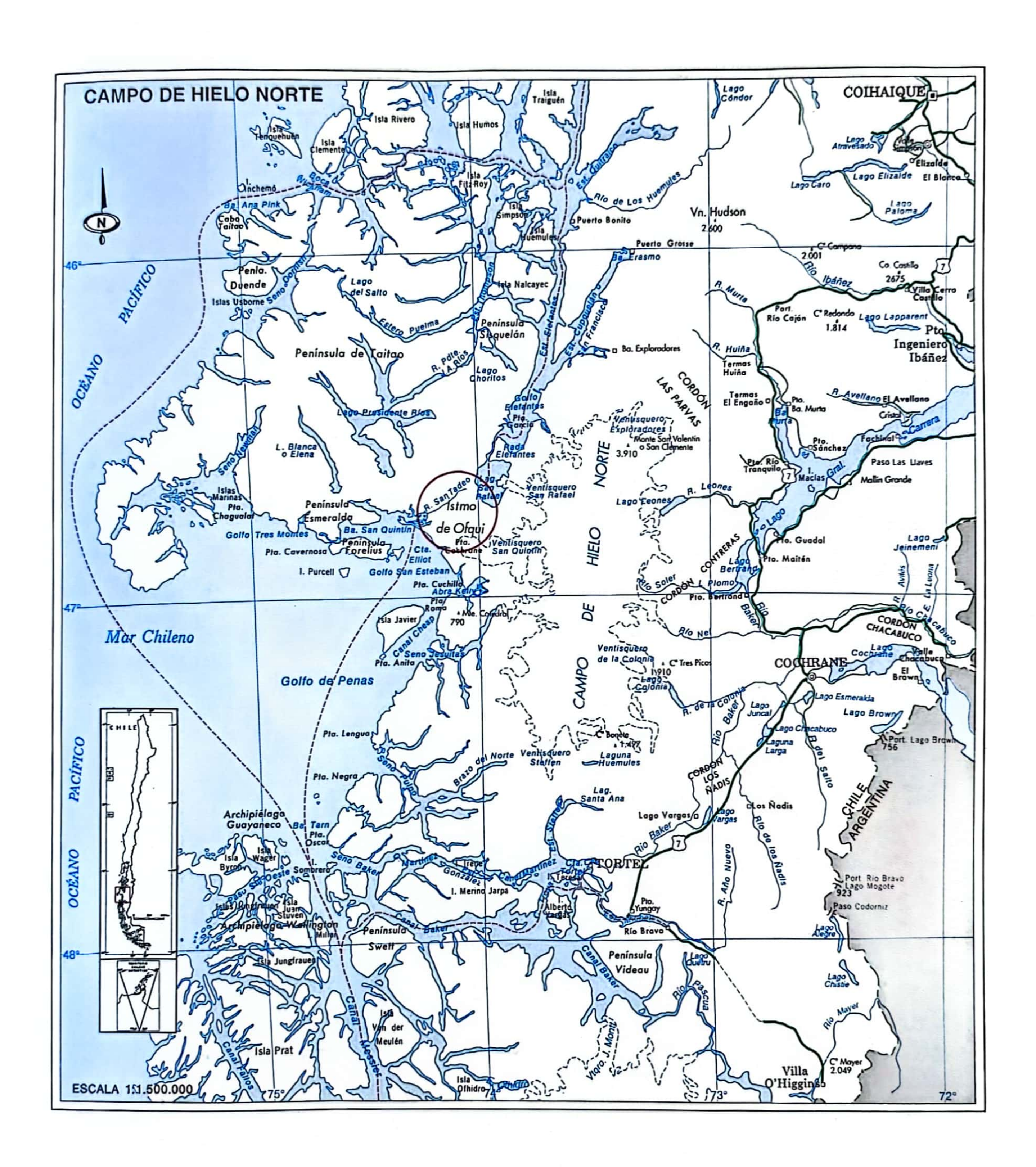
En muy pocas partes de la Tierra es posible pasar, en un corto trayecto de 150 km, desde una pampa de coironales con flamencos, avutardas y bandurrias a través de la cordillera de los Andes, dejando atrás un parque de grandes bosques de ñirres y lengas y, gradualmente, asomarse a sus faldeos occidentales más abruptos, cubiertos de una selva exuberante de quilas, coligües, helechos y lianas con enormes y aromáticos coigües, tepas, mañíos, canelos y arrayanes, por los que se deslizan glaciares milenarios de cristal azul y verde hasta un laberinto de fiordos y canales, con centenares de islas protegidas de la mar oceánica y, sin embargo, en este paisaje no hay caos ni azar.

El descenso gradual que acusa la estructura geológica del territorio a medida que se avanza hacia el sur, más la reciente acción glaciar, generó la aparición de una miríada de islas a partir del seno de Reloncaví y una sucesión de lagos, para luego dar paso a una zona de canales protegidos. El macizo dorso de la cordillera de los Andes hace que los grandes cursos de aguas que vierten hacia el oriente se vean entrampados entre los plegamientos andinos y aparezcan asociados a los escurrimientos glaciares, contenidos por una serie de depósitos de origen fluvioglacial que encierran enormes lagos y que obligan a vaciar sus aguas hacia el oeste, atravesando la cordillera para llegar al Pacífico a través de profundos desfiladeros muy encajonados, labrados por los hielos que, en su momento, aprovecharon la preexistencia de fallas transversales originadas en la dinámica tectónica.

El río Ibáñez, por ejemplo, nace en los faldeos del volcán Hudson, cuyas últimas erupciones datan de 1971 y 1991, se desliza hacia el oriente hasta desembocar en el lago General Carrera de 1.047,5 km² en el lado chileno (2.240 km² en total), uno de los lagos más extensos de Sudamérica, después del Titicaca y el Mirim, desagua en Puerto Bertrand por el río Baker, que es el río más caudaloso de Chile con cerca de 1.000 m³/seg, medidos en caleta Tortel, tras recorrer 350 km y un avance en latitud desde 46°S a 48°S.



Piedra del Gato. Provincia de Aisén, XI Región.


CAMPO DE HIELO NORTE
COIHAIQUE
Vn. Hudson 2.600
OCÉANO PACÍFICO
Península de Taitao
Istmo de Ofqui
Mar Chileno
Golfo de Penas
CAMPO DE HIELO NORTE
CORDÓN LAS PARVAS
Monte San Valentín o San Clemente 3.910
Lago San Rafael
Ventisquero San Rafael
Ventisquero San Quintín
Laguna San Rafael
Puerto Bonito
Puerto Grosse
Ba. Exploradores
Lago Presidente Ríos
Península Esmeralda
Golfo Tres Montes
Golfo San Esteban
Península Forelius
Isla Javier
Canal Cheap
Seno Jesuitas
Archipiélago Guayaneco
Archipiélago Wellington
Península Swett
Canal Messier
Isla Prat
Canal Fallos
Canal Baker
Península Videau
TORTEL
COCHRANE
Villa O'Higgins
Lago Bertrand
Lago Cochrane
Lago Esmeralda
Lago Brown
Lago Vargas
Río Baker
Río Pascua
Río Bravo
Río Ñadis
CORDÓN CHACABUCO
CORDÓN LOS ÑADIS
CHILE ARGENTINA
Pto. Ingeniero Ibáñez
Lago Elizalde
Lago Caro
Lago Paloma
Lago Atravesado
Lago Lapparent
Lago Jeinemeni
Mallín Grande
Paso Las Llaves
Pto. Guadal
Pto. Bertrand
Ventisquero de la Colonia
Lago Colonia
Cº Tres Picos 1.910
Lago Chacabuco
Laguna Larga
Lago Juncal
Los Ñadis
Lago Vargas
Pto. Yungay
Lago Quetru
Lago Christie
Cº Mayer 2.049
Paso Codorniz
Port. Río Bravo Lago Mogote 923
Port. Lago Brown 756
46º
47º
48º
75º
73º
72º
ESCALA 1:1.500.000

Geología

Al desplazarse por la zona, el viajero cruzará por las rocas más antiguas, correspondientes a sedimentos marinos metamorfoseados como los de la costa oriental del lago General Carrera, levantados y plegados por tres ciclos intrusivos de rocas más modernas, como los granitos fáciles de observar en las angosturas de los valles transversales; en los faldeos orientales pasará por los basaltos de antiguas corridas de lavas; en los cortes de los caminos llamarán la atención las capas de cenizas correspondientes a erupciones volcánicas recientes.

Asociada a la cordillera de los Andes hay una larga secuencia de volcanes por el poniente: el Yates, Michimahuida, Melimoyu, Mentolat, Cay, Maca, Hudson, Lautaro y Burney, entre otros; de ahí, las atractivas termas recreativas y medicinales: Llancahué, Porcelana, El Amarillo, Puerto Bonito del Palena, Risopatrón, Marta, Magdalena, Chilconal, Quitralco, Erasmo, Huinay, Engaño y Cristal.

Las cimas de la cordillera resultan ser espectaculares, entre ellas El Picacho, Castillo, San Valentín, San Lorenzo, Fitz Roy, Torre y Murallón, que se encumbran desde poca altura sobre el nivel del mar y, a veces, desde el mismo océano.

La formación reciente, de origen glaciar, hace que la zona sea un libro abierto; al salir de Puerto Montt hacia el sur se parte desde más de 12.000 años y por cada 100 km de avance se retrocede 1.000 años en las huellas que ha dejado la orogenia (formación del relieve); en las paredes rocosas, cepilladas y redondeadas de los valles, incluso se pueden apreciar las estrías que dejó la dirección del movimiento del hielo y de sus morrenas, los enormes bloques erráticos, del tamaño de una casa, son un testimonio claro de la acción glaciar. Al llegar a los Campos de Hielos Patagónicos Norte y Sur se podrá ver directamente estos fenómenos del modelado en el paisaje austral.

La Capilla y Puntilla del Mármol, las erupciones recientes del Hudson con el ventisquero Quemado, las extensas pampas, las terrazas de los grandes lagos, que muestran sus variaciones de nivel y las formas excavadas por el efecto erosivo, tallando agujas de granito y de rocas más duras, serán escenarios que dejarán sin aliento y asombrado a más de algún viajero.





*Ventisquero colgante.
Comuna de Chaitén.
Provincia de Palena,
X Región.*

Ríos y Lagos

Enormes ríos cruzan la Patagonia; hay un fenómeno único, la captura de cuencas, originalmente atlánticas, hacia el Pacífico por efecto de la erosión regresiva que ha carcomido las abras para atravesar la cordillera, esculpiendo estrechos desfiladeros como el Encajonado en el río Palena, la Piedra del Gato, en el valle del torrentoso Cisnes, las Pizarras del Aisén y el Saltón del caudaloso Baker.

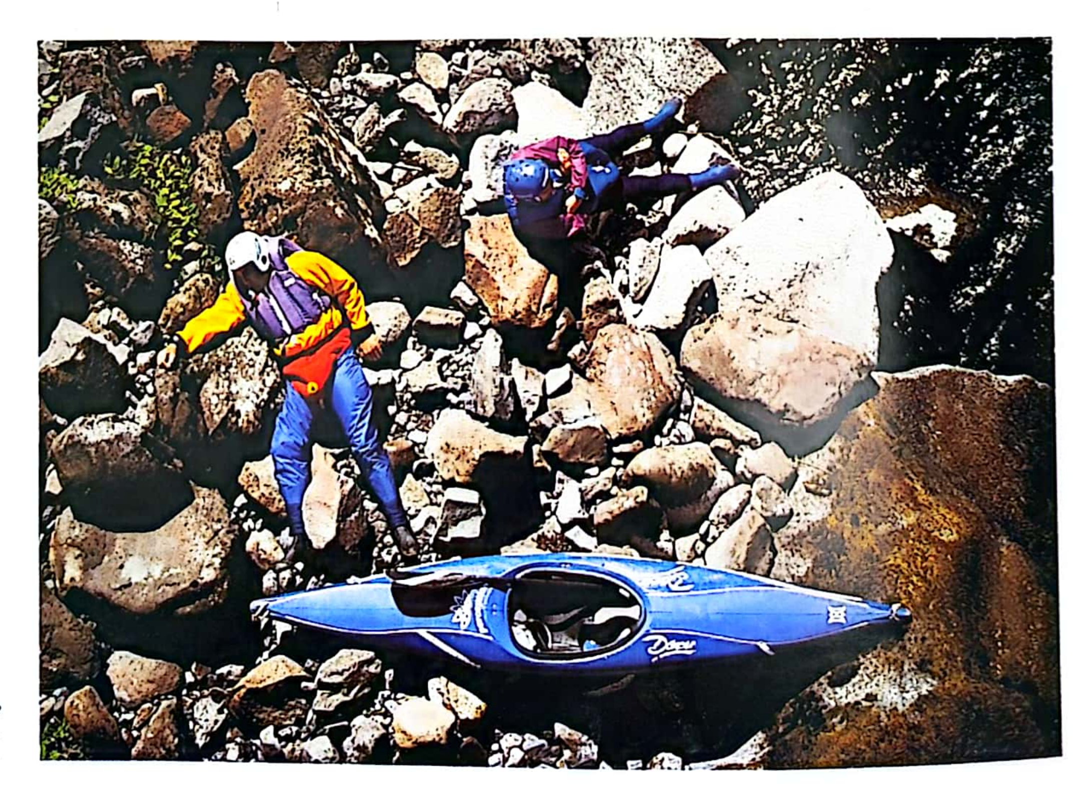
La navegación en bote, canoa o balsa hay que realizarla con guías y muchas precauciones, por la abundancia de troncos y rápidos que caracterizan estas angosturas.

Los enormes lagos compartidos con el vecino país son particularmente bellos y especialmente atractivos para la navegación, en su porción occidental, que también requiere de guías para sortear los riesgos que originan los vientos locales.

Prácticamente en todos los ríos y lagos abunda la pesca de salmón y trucha, sembrados desde los albores del siglo XX. Las especies autóctonas como pejerreyes, percatruchas y peladillas son escasas por la competencia del salmón introducido. En estos entornos, alegrarán la vida del visitante los amistosos caiquenes, flamencos, patos, martín pescadores y, con paciencia, podrá avistar huemules, zorros, pudúes e incluso pumas.



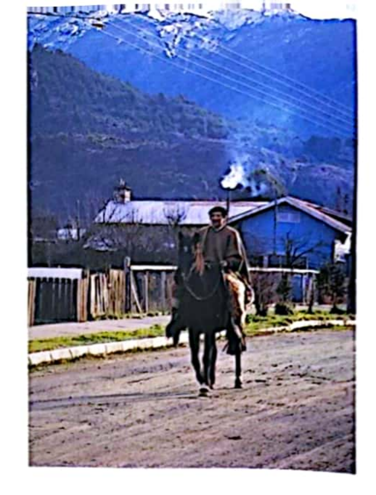
Pesca en lagos. X Región.



Canotaje en ríos. X Región.



Río Negro-Hornopirén.
Comuna Hualaihué.
Provincia de Palena,
X Región.



Poblador de Chaitén.
Provincia de Palena,
X Región.

Sendas y picadas

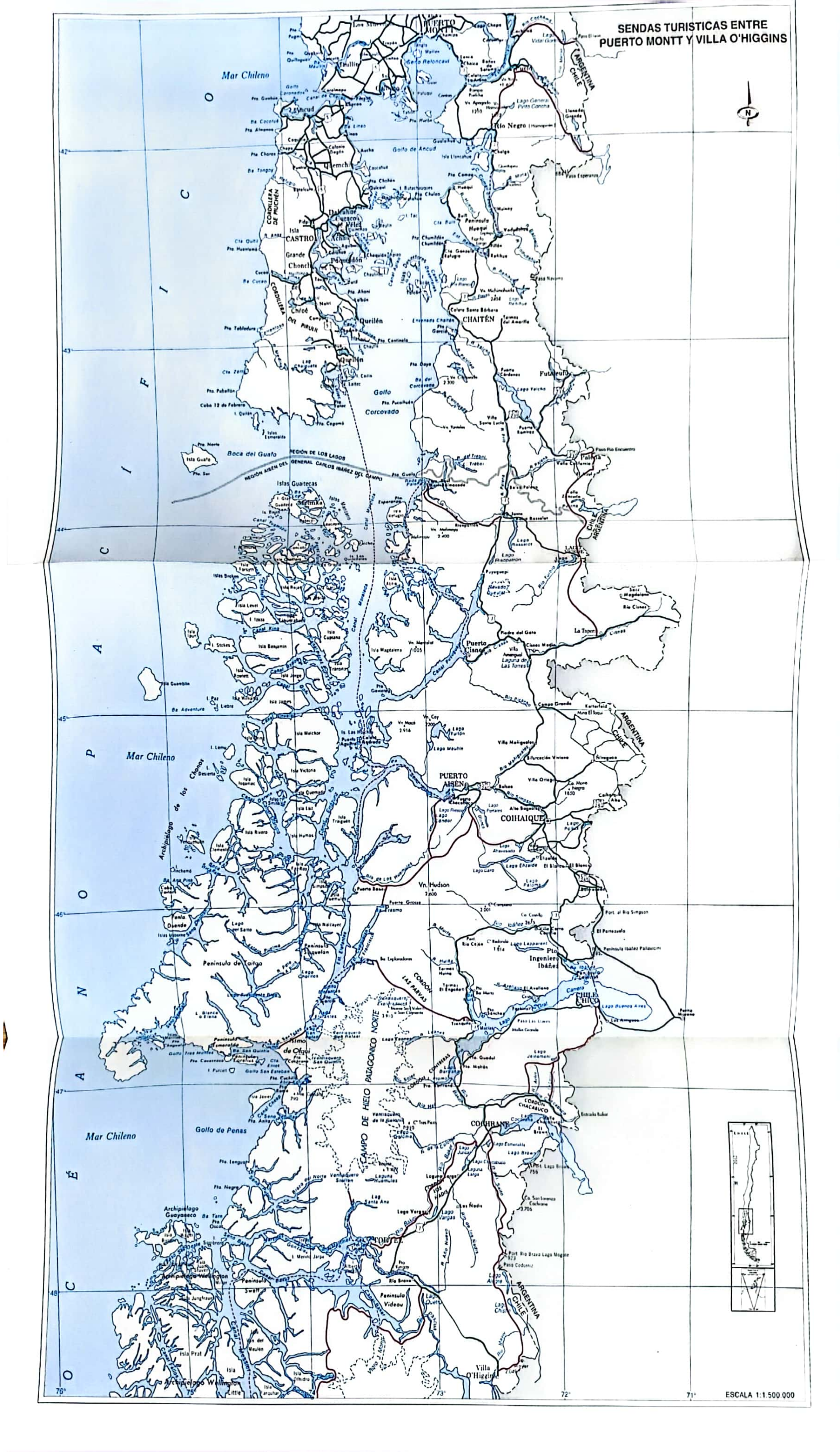
Un particular atractivo y un singular modo de conocer y vivir a la manera de los pobladores y colonos de Aisén, lo constituye el transitar por las sendas y picadas de la región.

Estos primeros caminos para cabalgaduras fueron construidos con gran esfuerzo por las comisiones de límites de Chile a partir de 1892. Posteriormente, las empresas favorecidas por las concesiones otorgadas de grandes extensiones de terreno en los valles de los ríos Cisnes (1919), Aisén (1903) y Baker (1908), realizaron ampliaciones y adelantos para adecuarlos al paso de carretas y, simultáneamente, los colonos, en un proceso espontáneo y muchas veces contrariando el sistema vigente que los desconocía, van construyendo sus propias sendas y pasos. Sortear acantilados, pantanos o mallines con envaralados y cursos de agua con vados, botes y pasarelas es todo un desafío. Más tarde, con el apoyo de la Dirección de Vialidad, mediante obras comunitarias, se realizan cortes de rocas de uno o dos metros de ancho con motoperforadora o simplemente calentando y enfriando bruscamente la roca. Un éxito ha resultado construir estas sendas apoyadas en estudios de ingeniería, las que, con mejoramientos sucesivos, se transforman en caminos confiables. Este método práctico y participativo ha demostrado la factibilidad técnica y económica del camino austral y sus transversales.

Recorrer estas sendas de a caballo o a pie, y solo, en lo posible en bicicleta o en motocicleta, es revivir la vida de los colonos que persiste hasta estos días. El aroma



Piedra del Gato.
Provincia de Aisén, XI Región.


SENDAS TURISTICAS ENTRE
PUERTO MONTT Y VILLA O'HIGGINS
PUERTO MONTT
Mar Chileno
Golfo Reloncaví
Golfo de Ancud
Río Negro
ARGENTINA
CHILE
CASTRO
Quellón
Golfo Corcovado
CHAITÉN
Futaleufú
Boca del Guafo
REGIÓN DE LOS LAGOS
REGIÓN AISÉN DEL GENERAL CARLOS IBAÑEZ DEL CAMPO
Islas Guaitecas
Puerto Cisnes
La Tapera
PUERTO AISÉN
COIHAIQUE
Archipiélago de los Chonos
Vn. Hudson
Península de Taitao
Ingeniero Ibáñez
CHILE CHICO
Lago Buenos Aires
CAMPO DE HIELO PATAGONICO NORTE
Golfo de Penas
Mar Chileno
COCHRANE
TORTEL
Archipiélago Guayaneco
Península Videau
Archipiélago Wellington
Villa O'Higgins
O C É A N O   P A C Í F I C O
ESCALA 1:1.500.000



Vadeo río Mayer.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

del bosque, los campamentos en áreas de refugios con el fuego, el asado, las tortas y los mates amenizados con la conversación de los arrieros o un pícaro juego de truco, hacen sentir al visitante más pleno y más integrado a la vida cotidiana de estas latitudes. Siempre resulta recomendable hacer estos viajes cortos o largos con los pobladores del sector, excelentes guías y buenos compañeros. Entre cientos de alternativas, se pueden recomendar las siguientes:

- Cochamó - Lago Vidal Gormaz - Paso León.
- Puelo - Lago Pinto Concha - Río Negro - Hornopirén.
- Alto Palena - Lago Palena - Lago Verde - La Tapera.
- Chile Chico - Valle Chacabuco por la Leona o El Avilés.
- Cochrane - San Lorenzo - Río Bravo - Entrada Mayer Villa O'Higgins - Ventisquero O'Higgins.
- El Salto - Valle Colonia - El Saltón (con el famoso túnel realizado por Lucas Bridges) - Lago Vargas y navegación a caleta Tortel - Ventisquero Montt.
- Lago Riesco - Río Cóndor - Volcán Hudson - Huemules Erasmo - Quitralco - Lago Cóndor - Fiordo Aisén.
- Valle Lagunas - Lago Portales (o alternativa Zenteno) Río Blanco.
- Las Juntas - Ventisquero Melimoyu - Puerto Raúl Marín Balmaceda - Melimoyu - Seno Gala - Toto - Puerto Cisnes.
- Puerto Río Tranquilo - Bahía Exploradores - Laguna San Rafael - Istmo de Ofqui.

Especial mención merece la ruta desde Puerto Yungay a Natales, de 982 km, por el lado occidental del Campo de Hielo Patagónico Sur. Es un área prácticamente intocada del planeta, a la que acceden cerca de 70 glaciares, todos diferentes, rodeados de una copiosa vegetación de selva fría de reciente formación y de un gran número de lagos, ríos y fiordos marinos; es la tierra sagrada y respetada por los kaweshkar o alacalufes y apenas avistada por los navegantes y exploradores entre los siglos XVII y XIX.

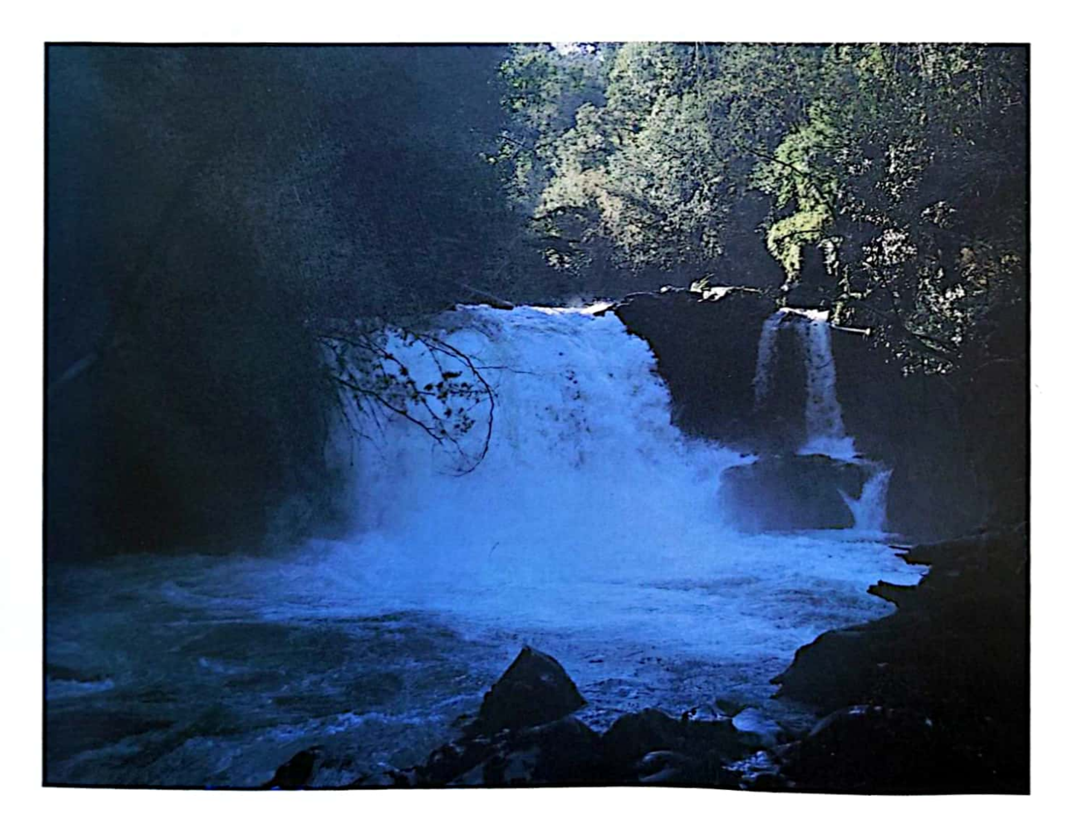
El arriendo de caballos y pilcheros, para ayudar a transportar los víveres y sacos de dormir, y el contrato de baqueanos, se puede realizar en cualquier predio de la zona; el precio variará pero no mucho más de lo que cobra un buen arriero. Si se desea hacer programas con anticipación es conveniente coordinarse por teléfono con las municipalidades de la zona o las agencias de turismo especializadas.

Litoral Campo de Hielo Patagónico Sur. Provincia Capitán Prat, XI Región.



Litoral, fiordos y canales, la selva toca el mar

El laberinto de fiordos y canales de la zona austral, con la tupida vegetación que llega directamente a besar el mar, es de una belleza singular. Siempre habrá refugios si las condiciones meteorológicas fuesen adversas; en la zona, lo normal es tener las cuatro estaciones en el día, un solo rayo de sol le reflejará luz para recordar el paisaje todo el día. Las termas, la pesca y los poblados pintorescos del litoral, Melinka, Repollal, Caleta Andrade, Estero Copa, Puerto Aguirre y Puerto Edén le adentrarán a la vida de los piratas y a los herederos de Ñancupel. Los asentamientos de plástico de Toto, Calquemán, Puerto Piedra y Gaviota, hechos contra la adversidad burocrática centralista, le mostrarán pescadores y sus familias, amables y sufridas, venidos de todo el territorio nacional. Raúl Marín Balmaceda, Puyuguapi, Puerto Cisnes, Chacabuco y Tortel, le darán el encuentro de los puertos aferrados al continente. En Puerto Yungay verá cómo se va formando un nuevo pueblo y en Ofqui, al sur del glaciar San Rafael, podrá recorrer en 2.200 metros las obras de un canal semiconstruido entre los años 1937 y 1943; pasos de indios huilliches, alacalufes y yaganes, antiguos conchales y cavernas con osamentas y lanzas, le acercarán a los cuentos de loberos, cipreseros y de los antiguos tesoros escondidos de los numerosos naufragios, mudos testigos de la historia de la aciaga navegación austral.



Salto río Cuchildeo, comuna de Hualaihué. Provincia de Palena, X Región.

Bosque de lenga en invierno. Camino austral, XI Región.



Campos de Hielos Patagónicos Norte y Sur

Las áreas correspondientes al Campo de Hielo Patagónico Norte (4.900 km²) y Sur (14.290 km²) son también únicas en el planeta. Cada glaciar tiene una dinámica poco conocida en otros lugares. En sus partes altas precipitan entre 8 y 12 metros de agua, lo que les da una enorme movilidad de hasta 300 metros al año en sus lenguas glaciares, cercanas al centenar, que se desplazan en todas las direcciones.

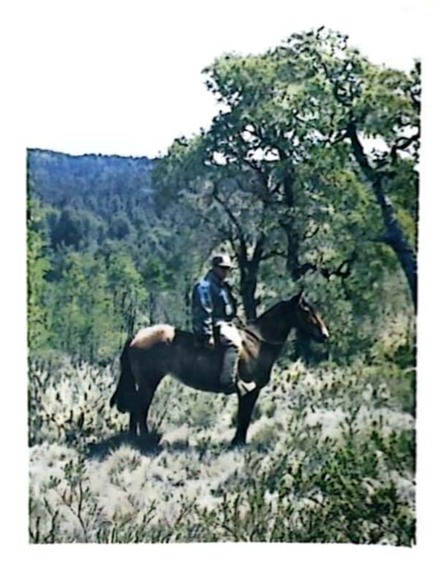
Desde Puerto Yungay, extremo sur de la carretera longitudinal austral, hasta Puerto Natales se puede navegar y acceder a innumerables y diversos atractivos. Para este largo tramo de 982 km existe un informe, resultado de estudios y exploraciones, que propone integrar las regiones de Aisén y Magallanes sobre la base de establecer un excelente eje para el turismo aventura y una reserva insospechada de nuevos atractivos, cuyos detalles describe el capítulo IX de esta obra.



Rampa Chaitén. Provincia de Palena, X Región.

CUADRO 1
AREAS SILVESTRES PROTEGIDAS POR EL ESTADO DE LA ZONA AUSTRAL
(Hectáreas)

X REGION		
RESERVAS NATURALES	Choshuenco	7.536
	Llanquihue	33.972
PARQUES NACIONALES	Puyehue	107.000
	Vicente Pérez Rosales	226.305
	Alerce Andino	39.255
	Hornopirén	48.232
	Chiloé	43.057
MONUMENTOS NATURALES	Alerce Costero	2.308
	Subtotal	**507.665**
XI REGION		
RESERVAS NATURALES	Lago Palena	41.356
	Lago Rosselot	12.725
	Lago Carlota	27.110
	Lago Las Torres	16.516
	Coihaique	2.150
	Trapananda	2.305
	Cerro Castillo	179.550
	Lago Jeinemeni	38.700
	Lago Cochrane	8.361
	Lago General Carrera	178.400
	Las Guaitecas	1.097.975
	Katalalixar	674.500
	O'Higgins	
PARQUES NACIONALES	Isla Guamblin	10.625
	Queulat	154.093
	Isla Magdalena	157.640
	Río Simpson	40.790
	Laguna San Rafael	1.742.000
	O'Higgins (compartido con XII Región)	
MONUMENTOS NATURALES	Dos Lagunas	181
	Cinco Hermanas	228
	Subtotal	**4.385.205**
XII REGION		
RESERVAS NATURALES	Laguna Parrillar	18.814
	Magallanes	13.500
	Alacalufes	2.313.875
PARQUES NACIONALES	O'Higgins (compartido con XI Región)	3.525.901
	Torres del Paine	181.414
	Pali Aike	3.000
	Alberto de Agostini	1.460.000
	Cabo de Hornos	63.093
MONUMENTOS NATURALES	Cueva del Milodón	189
	Los Pingüinos	97
	De los Cisnes	25
	Subtotal	**7.579.908**
	TOTAL	**12.472.778**



Guardaparques CONAF. XI Región.

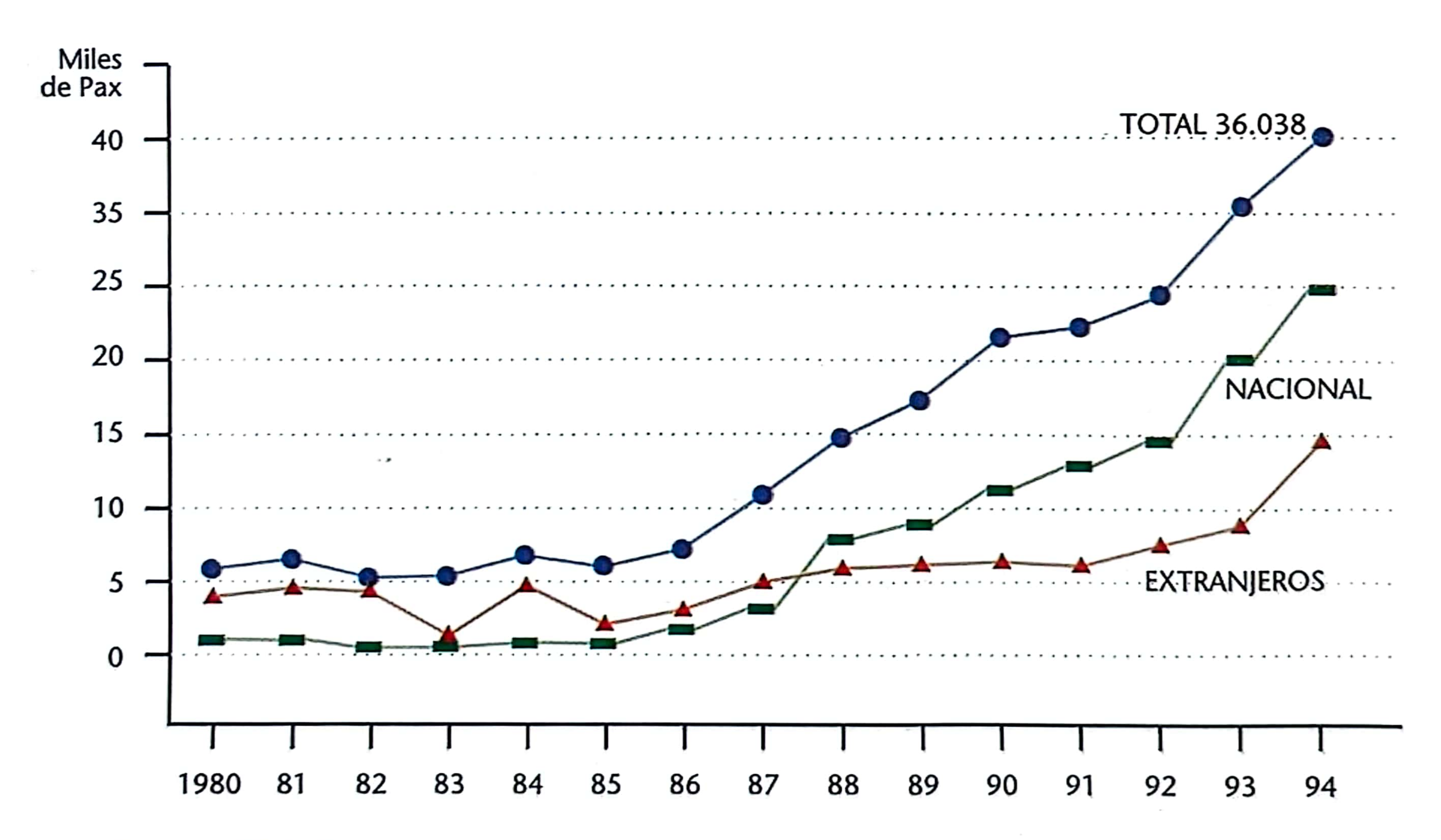
Areas silvestres protegidas

Una porción significativa de la zona austral se encuentra bajo el Sistema Nacional de Areas Silvestres Protegidas por el Estado, SNASPE; parques nacionales, reservas forestales, monumentos naturales y santuarios de la naturaleza cubren el espectro de las modalidades de protección de las áreas naturales. Una de ellas es la calidad de reserva de la biosfera, como ocurre con el parque nacional Laguna San Rafael (figura 2 y cuadro 1).

En estas áreas, con apoyo de CONAF, se pueden realizar excursiones y estudios; esta enorme extensión de la zona austral representa un área única para desarrollar actividades turísticas con la debida protección, lo que constituye una base sólida para el desarrollo de una pujante actividad económica de relevancia regional y nacional de grandes proyecciones. La experiencia de otorgar concesiones en algunos parques, como es el caso del parque Torres del Paine en la XII Región, ha significado un flujo turístico creciente, como el que muestra el cuadro 2 y su correspondiente gráfico 2. Por otra parte, el movimiento a la laguna San Rafael es también significativo.

Si a lo anterior se suman todas las actividades turísticas que se desarrollan en las áreas silvestres protegidas, a las que da acceso la carretera austral, como es el caso del parque nacional Queulat, se puede comprender que esta veta tiene un potencial superior a cientos de millones de dólares por año. Queda así abierto un gran desafío, como es el de compatibilizar las distintas opciones de desarrollo de la zona sin alterar su condición de privilegio ecológico.

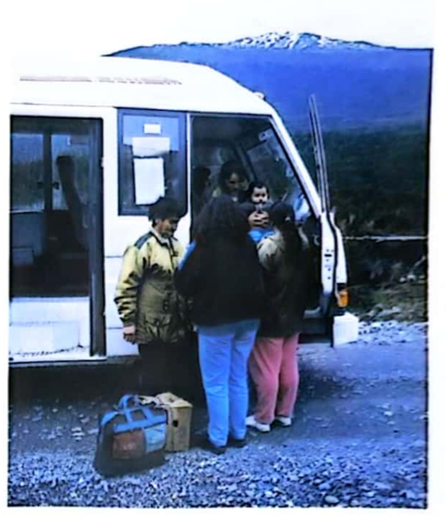




Fuente: CONAF
Elaboración: SERNATUR

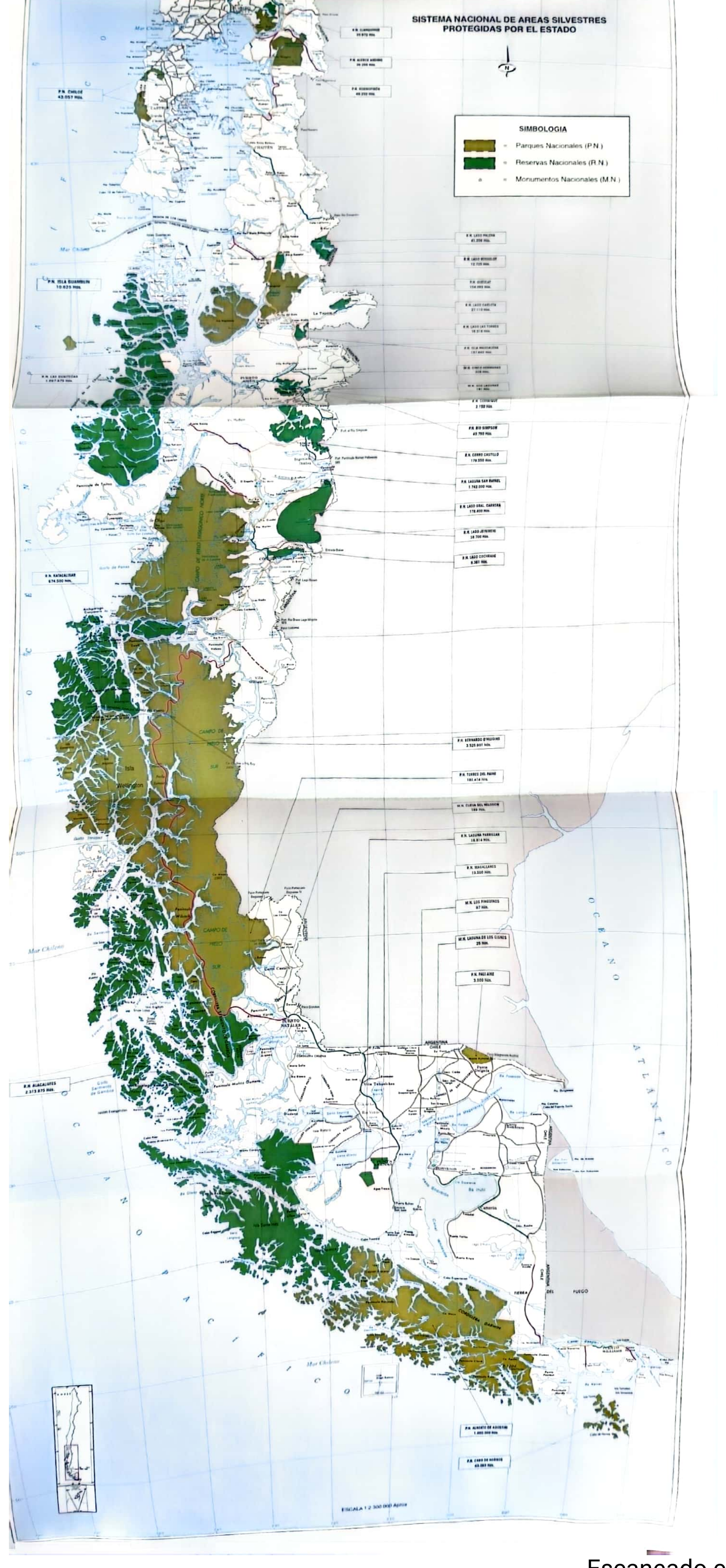


Colono Raúl Gallardo y su hija, sector la junta de los ríos Palena y Frío.
Provincia de Aisén, XI Región.



Transporte sector lago Vargas.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

Camino a Puerto Cisnes.
Provincia de Aisén, XI Región.



SISTEMA NACIONAL DE AREAS SILVESTRES
PROTEGIDAS POR EL ESTADO
SIMBOLOGIA
= Parques Nacionales (P.N.)
= Reservas Nacionales (R.N.)
= Monumentos Nacionales (M.N.)
P.N. CHILOÉ
43.057 Hás.
Mar Chileno
CHAITÉN
La Tapera
PUERTO AISÉN
P.N. RIO SIMPSON
P.N. CERRO CASTILLO
P.N. LAGUNA SAN RAFAEL
1.742.000 Hás.
P.N. LAGO COCHRANE
R.N. KATALALIXAR
674.500 Hás.
Isla Wellington
CAMPO DE HIELO SUR
P.N. BERNARDO O'HIGGINS
P.N. TORRES DEL PAINE
M.N. CUEVA DEL MILODON
R.N. LAGUNA PARRILLAR
R.N. MAGALLANES
M.N. LOS PINGUINOS
M.N. LAGUNA DE LOS CISNES
P.N. PALI AIRE
PUERTO NATALES
ARGENTINA
CHILE
TIERRA DEL FUEGO
R.N. ALACALUFES
2.313.875 Hás.
CORDILLERA DARWIN
O C E A N O P A C I F I C O
O C E A N O A T L A N T I C O
P.N. ALBERTO DE AGOSTINI
P.N. CABO DE HORNOS
ESCALA 1:2.500.000 Aprox.



Gastronomía del litoral austral.

Servicios turísticos

Los atractivos de la zona y la accesibilidad que les ha dado el sistema de transportes, vertebrado por el camino longitudinal austral, ha tenido un fuerte impacto en la construcción e implementación de infraestructura de apoyo para el turismo. Una gran variedad de hoteles, hosterías, residenciales, lugares de camping, restaurantes, peñas, agencias de viajes, líneas de buses, empresas de taxibuses, embarcaciones, aerolíneas regionales, oferta de programas turísticos, venta de artesanía, recuerdos, revistas y libros se ha generado en la zona austral.

Establecimientos turísticos hay prácticamente en todas partes y localidades, que además registran un gran crecimiento; los cuadros 3 y 4 señalan el número de establecimientos por región y su proporción respecto del país. Estas cifras acusan un crecimiento tan rápido que conviene tenerlas como referencia y asegurarse de las nuevas opciones que ofrece cada localidad en particular.

En la figura 4 se entrega una detallada monografía de la carretera longitudinal austral, que consigna los principales atractivos y la provisión de servicios.

En las regiones australes se pueden efectuar recorridos turísticos para todos los deseos y poderes adquisitivos; para ello, sólo hay que estar preparado para presenciar las cuatro estaciones del año en un día. Las personas que han tenido la experiencia de haber estado una vez en esta zona quedan no sólo maravilladas, sino que cambian su propia valoración de la vida y el mundo.

La zona austral de Chile esconde el corazón de la Patagonia; en su diversidad y atractivos se descubrirá la motivación de los primeros exploradores que se afanaron en busca de los tesoros y la felicidad de la ciudad de los Césares, tesoro que encontrará en sí mismo el propio viajero.



Asado típico de la zona austral.



Servicio de combustible.
Comuna de Hualaihué,
Provincia de Palena,
X Región.

CUADRO 3
NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS DE ALOJAMIENTO TURISTICO POR TIPO Y CAPACIDAD, SEGUN REGION, 1994. (Unidades)

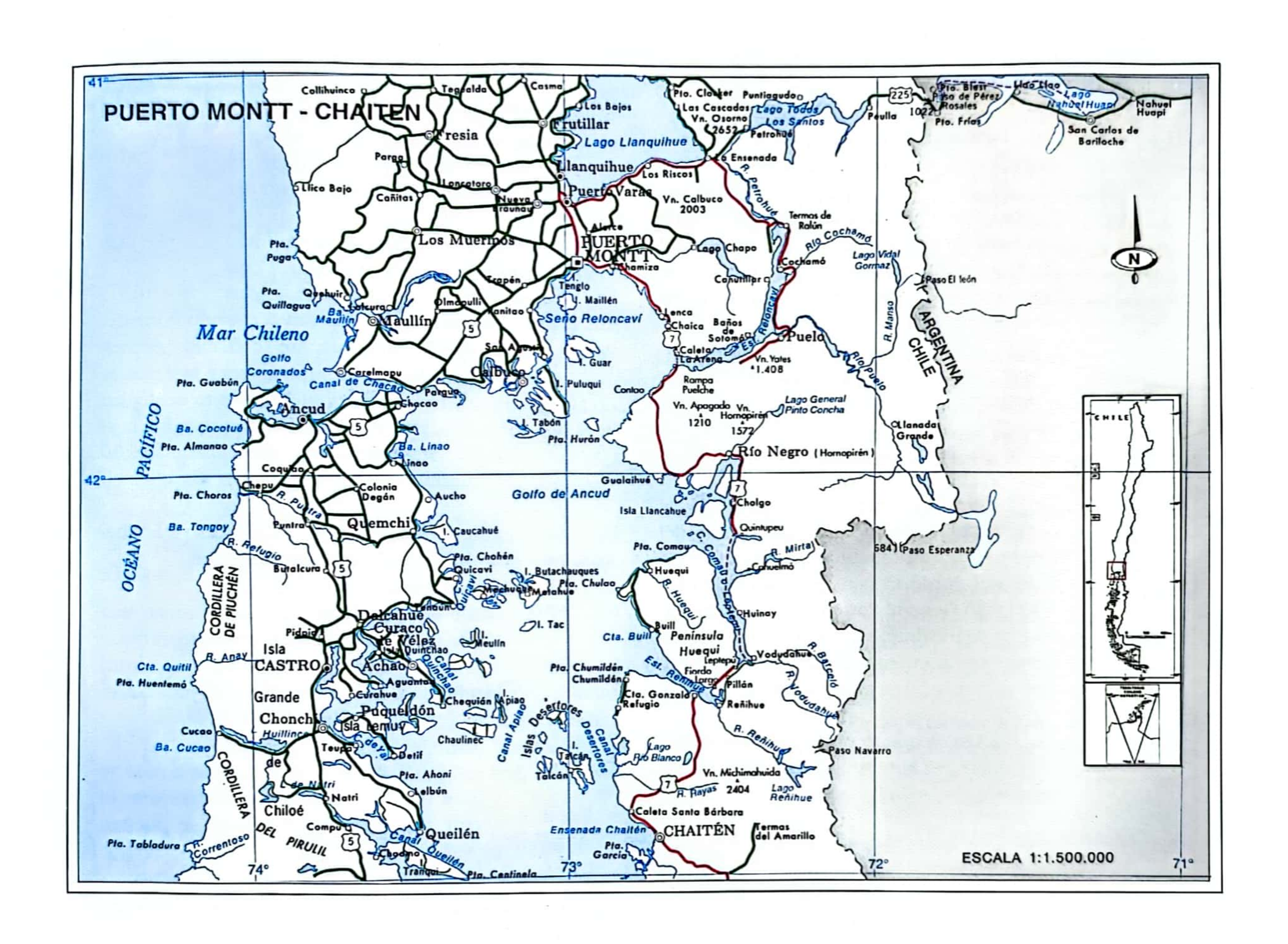
REGION	TIPO DE ESTABLECIMIENTO			
	HOTEL	MOTEL	APART/HOTEL	TOTAL
PAIS				
Establecimientos	815	280	52	1.147
Habitaciones	23.474	3.984	1.128	28.586
Camas	48.054	15.503	3.040	66.597
R. METROPOLITANA DE SANTIAGO				
Establecimientos	74	4	17	95
Habitaciones	5.190	57	577	5.824
Camas	9.408	216	1.416	11.040
DE LOS LAGOS				
Establecimientos	143	70	6	219
Habitaciones	3.335	731	100	4.166
Camas	7.584	3.040	201	10.825
AISEN				
Establecimientos	18	4	-	22
Habitaciones	287	29	-	316
Camas	667	142	-	809
DE MAGALLANES Y ANTARTICA CHILENA				
Establecimientos	42	1	-	43
Habitaciones	911	14	-	925
Camas	1.804	32	-	1.836

Fuente: SERNATUR

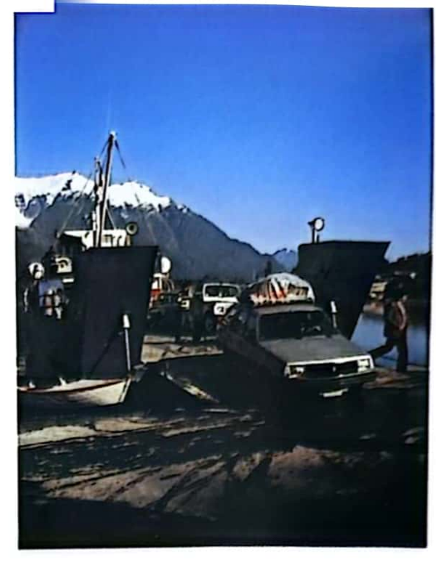
CUADRO 4
NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS DE ALOJAMIENTO TURISTICO COMPLEMENTARIOS, POR TIPO Y CAPACIDAD, SEGUN REGION, 1994. (Unidades)

	ESTABLECIMIENTOS COMPLEMENTARIOS			
REGION	CAMPING	RESIDENCIAL	OTRO	TOTAL
PAIS				
Establecimientos	199	425	239	863
Sitios	7.574	-	-	7.574
Cabañas	629	-	-	629
Habitaciones	-	5.245	1.270	6.515
Camas	-	10.819	3.703	14.522
METROPOLITANA DE SANTIAGO				
Establecimientos	9	11	13	33
Sitios	370	-	-	370
Cabañas	20	-	-	20
Habitaciones	-	159	85	244
Camas	-	326	217	543
DE LOS LAGOS				
Establecimientos	56	78	112	246
Sitios	1.572	-	-	1.572
Cabañas	68	-	-	68
Habitaciones	-	740	591	1.331
Camas	-	1.709	1.768	3.477
AISEN DEL GENERAL CARLOS IBAÑEZ DEL CAMPO				
Establecimientos	7	16	17	40
Sitios	77	-	-	77
Cabañas	-	-	-	-
Habitaciones	-	119	75	194
Camas	-	238	195	433
DE MAGALLANES Y DE LA ANTARTICA CHILENA				
Establecimientos	4	29	22	55
Sitios	103	-	-	103
Cabañas	-	-	-	-
Habitaciones	-	242	131	373
Camas	-	519	331	850

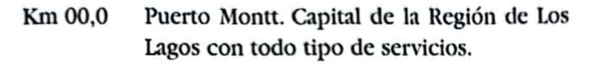
FUENTE: SERNATUR.


PUERTO MONTT - CHAITÉN
Mar Chileno
OCÉANO PACÍFICO
Golfo de Ancud
Golfo Coronados
Canal de Chacao
Seno Reloncaví
Lago Llanquihue
Lago Todos Los Santos
Lago Chapo
Lago General Pinto Concha
Frutillar
Llanquihue
Puerto Varas
PUERTO MONTT
Los Muermos
Fresia
Maullín
Calbuco
Carelmapu
Ancud
Quemchi
Dalcahue
Curaco de Vélez
Achao
CASTRO
Isla Grande de Chiloé
Chonchi
Puqueldón
Queilén
Cucao
Ensenada
Petrohué
Cochamó
Puelo
Río Negro (Hornopirén)
Chaitén
Caleta Santa Bárbara
Termas del Amarillo
Vn. Osorno 2652
Vn. Calbuco 2003
Vn. Yates 1.408
Vn. Apagado 1210
Vn. Hornopirén 1572
Vn. Michimahuida 2404
Península Huequi
Estuario Reloncaví
Islas Desertores
Canal Desertores
Lago Reñihue
ARGENTINA
CHILE
Paso El León
Paso Esperanza
Paso Navarro
San Carlos de Bariloche
Nahuel Huapi
Lago Nahuel Huapi
ESCALA 1:1.500.000
41°
42°
74°
73°
72°
71°
N

TRAMO
PUERTO MONTT-CHAITEN
VIA 3 TRASBORDADORES
(Ruta futura sin trasbordador)



Trasbordador lago Yelcho, Chaitén. Provincia de Palena, X Región.



Km 00,0 Puerto Montt. Capital de la Región de Los Lagos con todo tipo de servicios.

Km 50,0 Caleta La Arena. Un trasbordo de 20 minutos en el borde norte de la boca del estuario de Reloncaví.

Km 56,0 Caleta Puelche. Rampa ubicada al sur de la entrada del estuario de Reloncaví.

Km 66,0 Contao. Pequeño poblado con servicios de alimentación y alojamiento. Vivió en el pasado de una intensa explotación del alerce; hoy se aprecian los estragos y los caminos de esta actividad.

Km 90,0 Caleta Manzano. Villorrio de pescadores artesanales.

Km 122,0 Pichicolo. Caleta con piscicultura.

Km 122,0 Río Negro-Hornopirén. Cabecera de la comuna de Hualaihué en las cercanías del volcán Hornopirén, ubicada en el extremo norte del fiordo Comau. Posibles excursiones al lago General Pinto Concha y a las termas de Llancahué; ofrece alojamiento, alimentación y cuenta con comercio, servicios públicos, posta y artesanía.

Km 154,0 Río Cholgo. Pequeño poblado junto al fiordo Comau o Leptepu; ofrece acceso a las termas y alojamiento.

Km 162,0 Pichanco. Rampa para trasbordador en el fiordo Comau, en las cercanías está el fiordo Quintupeu, donde estuvo escondido el barco alemán Dresden en la Primera Guerra Mundial. Más al sur se ubica el fiordo Cahuelmó, en el que también hay termas y se halla el valle del río Vodudahue, donde remata el segundo trasbordo después de 2 horas y 30 minutos de navegación (*).

Km 202,0 Leptepu. Rampa sita en el extremo sur del fiordo Comau.

Km 212,0 Fiordo Largo. Rampa en el costado norte del fiordo Reñihué; en sus cercanías existen actividades de salmonicultura y también se encuentra el centro del proyecto ecológico de don Douglas Tompkins. Aquí se inicia el tercer trasbordo cuya duración es de 30 minutos.

Km 219,0 Caleta Gonzalo. Rampa de acceso a la ribera meridional del fiordo Reñihué.

Km 239,0 Lago Blanco. El pequeño lago ofrece una buena oportunidad para la pesca deportiva.

Km 245,0 Río Rayas. Es un curso de aguas proveniente del volcán Michimahuida.

Km 258,0 Playa Santa Bárbara. Bahía desde donde se puede ver el volcán Corcovado; este es el sector más austral donde aún se pueden observar alerces.

Km 265,0 Camping Los Arrayanes. Es una hermosa playa rodeada de vegetación.

Km 268,0 Chaitén. Ciudad capital de la provincia de Palena, que además de puerto es el mayor centro administrativo de la zona. Hay muy buenas alternativas de hospedaje, alimentación, hospital, talleres mecánicos, banco, comunicaciones, aeródromo y todo tipo de combustibles.

Nota (*): Existe también servicio alternativo de trasbordo desde Pichanco por península Huequi a caleta Gonzalo.
El servicio de trasbordadores al sur de Río Negro opera sólo en temporada de verano, y es indispensable consultar con antelación si hay disponibilidad y hacer reservas. Durante el resto del año se accede a Chaitén desde Puerto Montt, Pargua y desde la isla de Chiloé.

TRAMO
PUERTO MONTT-COCHAMO-PUELO
(Ruta futura sin trasbordador)

Km 00,0 Puerto Montt. Capital de la X Región de Los Lagos.

Km 19,0 Puerto Varas. Ciudad de grandes atractivos turísticos, junto al lago Llanquihue; cuenta con playas, casino y una amplia disponibilidad de hoteles, restaurantes y establecimientos comerciales.

Km 34,0 Sector La Poza. Existe una laguna interior con hermosa y abundante vegetación en sus riberas y se pueden realizar excursiones turísticas y paseos en lancha.

Km 38,5 Camping Poza Venado. Se halla a orillas del lago Llanquihue, cuenta con infraestructura básica, agua, luz y otros servicios.

Km 40,3 Río Pescado. Sector de peculiar atractivo turístico por su abundante pesca; existe también una piscicultura, junto a la ribera del río; cuenta con retén de Carabineros y uno de sus principales atractivos es la iglesia típica de los tiempos de la colonización alemana.

Km 42,5 Restaurante "El Molino". Constituye un singular atractivo turístico porque está instalado en parte de lo que fue un molino típico de la colonización alemana.

Km 63,0 Ensenada. Sector de atracción turística con diversas playas, desde donde se puede acceder al volcán Osorno y en cuyos faldeos hay canchas de esquí (centros invernales La Burbuja y Teski). Cuenta con infraestructura hotelera, retén de Carabineros, teléfono y servicentro.

Km 67,0 Acceso al lago Todos los Santos y saltos del Petrohué, ubicados a 14 km por la ruta 7; existe una bifurcación para seguir en dirección a Ralún-Cochamó.

Km 94,0 Termas de Ralún. Se encuentran en estado natural y silvestre, situadas en la ribera oriente del río Petrohué, se accede en bote.

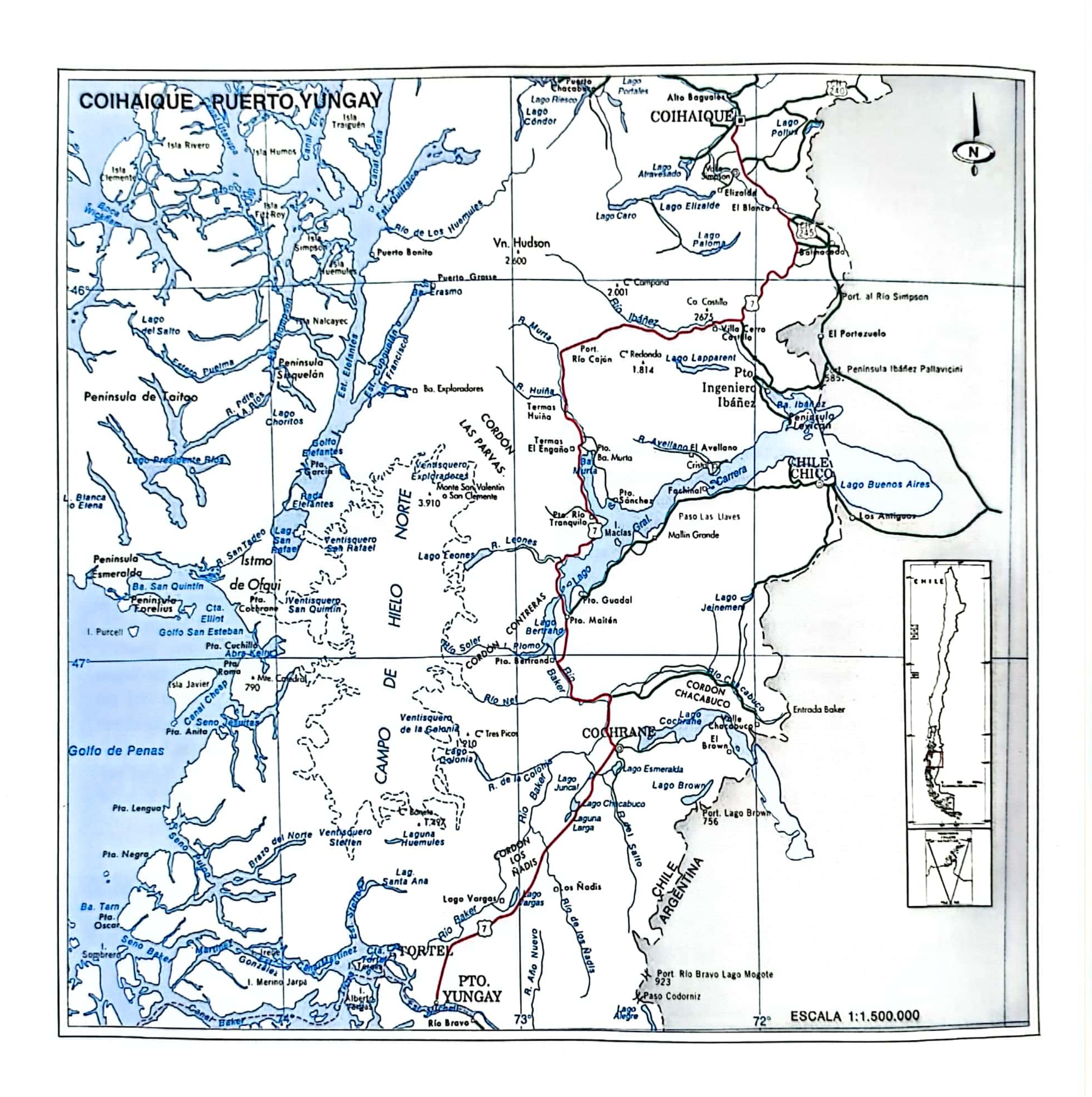
Km 95,5 Cruce Ralún-Canutillar. Cuatro kilómetros al sur de esta ruta se encuentra el hotel Ralún y a 18 km el acceso a la central hidroeléctrica Canutillar. Su trazado se prolonga por la costa poniente del estuario de Reloncaví.

Km 113,0 Cochamó. Pueblo pintoresco, ubicado a los pies de la cordillera de los Andes a orillas del estuario de Reloncaví. Desde aquí parte un antiguo sendero al lago Vidal Gormaz y al sector del paso León.

Km 141,0 Balsa río Puelo. El camino hacia caleta Puelche por la ribera sur del seno de Reloncaví se encuentra en construcción; desde Puelo, pequeño y atractivo pueblo, nace un sendero hacia el lago Tagua-Tagua y la frontera, por el amplio valle del río Puelo. También hay una picada hacia el sur por el lago General Pinto Concha, hasta Río Negro-Hornopirén por los faldeos del volcán Yates, cubiertos por un denso bosque de enormes alerces.



Uso de trasbordadores en la salmonicultura del litoral austral. XI Región.


COIHAIQUE - PUERTO YUNGAY
COIHAIQUE
Lago Pollux
Alto Baguales
Lago Riesco
Lago Cóndor
Puerto Chacabuco
Lago Atravesado
Villa Simpson
Elizalde
Lago Elizalde
El Blanco
Lago Caro
Lago Paloma
Balmaceda
Vn. Hudson
2.600
Isla Traiguén
Isla Rivero
Isla Humos
Isla Clemente
Isla Fitz Roy
Isla Simpson
Isla Huemules
Canal Costa
Est. Quitralco
Río de Los Huemules
Puerto Bonito
Puerto Grosse
Ba. Erasmo
Cº Campana
2.001
Co. Castillo
2.675
Port. al Río Simpson
El Portezuelo
Villa Cerro Castillo
Río Ibáñez
Port. Río Cajón
Cº Redondo
1.814
Lago Lapparent
Pto. Ingeniero Ibáñez
Península Ibáñez Pallavicini
585
Ba. Ibáñez
Península Levicán
Lago del Salto
Nalcayec
Estero Puelma
Península Siquelán
Península de Taitao
Lago Chorititos
Est. Elefantes
Est. Cupquelán
San Francisco
Ba. Exploradores
R. Murta
R. Huiña
Termas Huiña
CORDÓN LAS PARVAS
Termas El Engaño
Pto. Ba. Murta
R. Avellano
El Avellano
Cristal
CHILE CHICO
Lago Buenos Aires
Los Antiguos
Fachinal
Carrera
Lago Presidente Ríos
Golfo Elefantes
Pto. García
Ventisquero Exploradores
Monte San Valentín
3.910
San Clemente
Pto. Sánchez
L. Blanca o Elena
Rada Elefantes
Pto. Río Tranquilo
I. Macías
Gral.
Paso Las Llaves
Mallín Grande
Lago San Rafael
Ventisquero San Rafael
NORTE
R. Leones
Lago Leones
Península Esmeralda
R. San Tadeo
Istmo de Ofqui
Ba. San Quintín
Península Forelius
Cta. Elliot
Pto. Cochrane
Ventisquero San Quintín
HIELO
Lago
Pto. Guadal
Pto. Maitén
Lago Jeinemeni
I. Purcell
Golfo San Esteban
CONTRERAS
Lago Bertrand
Pta. Cuchillo
Abra Kelly
Río Soler
CORDÓN
Plomo
Pto. Bertrand
Río Baker
Pta. Roma
Mte. Catedral
790
Isla Javier
Canal Cheap
Seno Jesuitas
Pta. Anita
Golfo de Penas
DE
Río Nef
CORDÓN CHACABUCO
Río Chacabuco
Entrada Baker
Ventisquero de la Colonia
Cº Tres Picos
2.910
Lago Colonia
CAMPO
COCHRANE
Lago Cochrane
Valle Chacabuco
El Brown
R. de la Colonia
Lago Esmeralda
Lago Juncal
Lago Brown
Lago Chacabuco
Laguna Larga
Port. Lago Brown
756
Pta. Lengua
Seno Europa
Brazo del Norte
Ventisquero Steffen
Laguna Huemules
Pta. Negra
CORDÓN LOS ÑADIS
Río del Salto
CHILE
ARGENTINA
Lag. Santa Ana
Lago Vargas
Lago Vargas
Los Ñadis
Ba. Tarn
Pta. Oscar
Est. Steffen
Río Baker
Río de los Ñadis
I. Sombrero
Seno Baker
Martínez
Irene
Gonzáles
Cta. Martínez
Tortel
TORTEL
I. Merino Jarpa
I. Alberto Vargas
R. Año Nuevo
PTO. YUNGAY
Port. Río Bravo Lago Mogote
923
Paso Codorniz
Lago Alegre
Canal Baker
Río Bravo
46°
47°
74°
73°
72°
ESCALA 1:1.500.000
N
CHILE



Hostería Schilling, Chaitén.
Provincia de Palena,
X Región.

TRAMO CHAITEN-COIHAIQUE

Km 00,0 Chaitén. Capital de la provincia de Palena, centro urbano pintoresco muy bien urbanizado, enclavado en un sector de bosques y montañas junto al mar y a la desembocadura del río Yelcho. Se accede también a este lugar por trasbordadores que salen desde la isla de Chiloé o Pargua, localidad situada a 56 km al este de Puerto Montt. Cuenta con todo tipo de servicios.

Km 25,0 Acceso a termas El Amarillo. Sus aguas son famosas por sus propiedades curativas, cuenta con instalaciones rústicas.

Km 44,0 Puerto Cárdenas. Pequeña localidad ubicada en la ribera norte y desagüe del lago Yelcho, donde existe abundante pesca.

Km 76,0 Villa Santa Lucía. Pequeño poblado desde donde se puede visitar Palena y Futaleufú, atractivas localidades que se encuentran en la frontera con Argentina.

Km 148,0 La Junta. Poblado emplazado en el amplio valle del río Palena en la confluencia con el río Rosselot, existe abundante pesca y actividad ganadera; el lugar cuenta con todo tipo de servicios. Desde aquí se accede por buen camino a Lago Verde, localidad fronteriza que linda con el hermoso valle del río Figueroa. Hacia el poniente se recomienda la bajada del río Palena, pasando por las termas de Puerto Bonito del ermitaño Pablo Winkler, por los faldeos del volcán Melimoyu hasta el puerto Raúl Marín Balmaceda de hermosas playas de arena fina.

Km 168,0 Paso de la Muerte.Así se denomina el puente para peatones sobre el río Risopatrón. Construido a mano por el colono Santos Altamirano.

Km 180,0 Desembocadura del lago Risopatrón. Lago ubicado en plena selva pluvial; en este hito se ubica el hotel y camping El Pangue y también el refugio de los guardaparques de CONAF.

Km 192,0 Puerto Puyuguapi. Pintoresca localidad dotada con todo tipo de servicios que se aloja en el fondo del seno Ventisquero; aquí funciona la fábrica de alfombras hechas a mano, Hopperdietzel, de fama internacional.



Trasbordador El Colono. Une la X con la XI Región.

Km 206,0 Acceso a aeródromo de Puyuguapi. Se trata del embarcadero al hotel Termas de Puyuguapi, ubicadas en plena selva fría y lluviosa, al costado poniente del fiordo Ventisquero.

Km 220,0 Acceso al ventisquero colgante Queulat. Situado a 2 km del cruce con la carretera austral, cuenta con guardaparques de CONAF.

Km 228,0 Fiordo Queulat. En el lugar existe un camping y una muy buena hostería.

Km 238,0 Cuesta Queulat. Se caracteriza este lugar por las numerosas curvas, que forman una verdadera escalera en la ladera del cerro, y que ofrecen una vista panorámica espectacular en el cruce con el camino del parque nacional Queulat. En su inicio hay un sendero de acceso al salto del Padre García, cuenta con guardaparques CONAF, cuyo refugio se ubica en la bajada sur del portezuelo.

Km 256,0 Acceso a Puerto Cisnes. Pueblo que dista 30 km de este cruce; se recomienda visitar este hermoso poblado, dotado con todo tipo de servicios y muy bien urbanizado, donde calles, jardines y plazuelas destacan por su pulcritud. Especial mención merecen la Biblioteca y el Municipio.

Km 260.0 Piedra El Gato. Tramo de la carretera austral labrado a través de un corte, que significó remover 140.000 m³ de duro granito y granodiorita, alcanza 120 m de altura, y demandó dos años de trabajo; el primer año sin acceso terrestre, donde se cruza hacia el lado oriental de la cordillera de los Andes patagónicos. Su ejecución cobró tres importantes vidas.

Km 272,0 Puente Río Cisnes. Aquí es posible observar los restos de la pasarela para peatones y caballos, que ocupaban los colonos antes que se construyera la carretera austral.

Km 279,0 Villa Amengual. Este nuevo poblado fue fundado recién en 1982, en el cruce del camino longitudinal austral, con otras sendas locales.

Km 281,0 Cruce a Villa La Tapera. Amplio valle del río Cisnes con estancias, donde predominan los coironales, que se prolongan por 108 km hasta alcanzar la frontera internacional.

Km 294,0 Lago Las Torres. Se trata de una hermosa reserva nacional que encierra el entorno de este cuerpo de agua, donde existe un camping de CONAF.

Km 306,0 Cruce a mina El Toqui. De este establecimiento se extrae y procesa zinc, plomo, oro, cobre y plata, minerales que son embarcados por Puerto Chacabuco.

Km 334,0 Villa Mañiguales. Se encuentra en la confluencia de los ríos Mañiguales y Ñireguao; pueblo que acusa un muy rápido crecimiento, en él se desarrollan típicas actividades huasas. Cuenta con servicios de restaurante, comercio, alimentación, bencina y vulcanización.

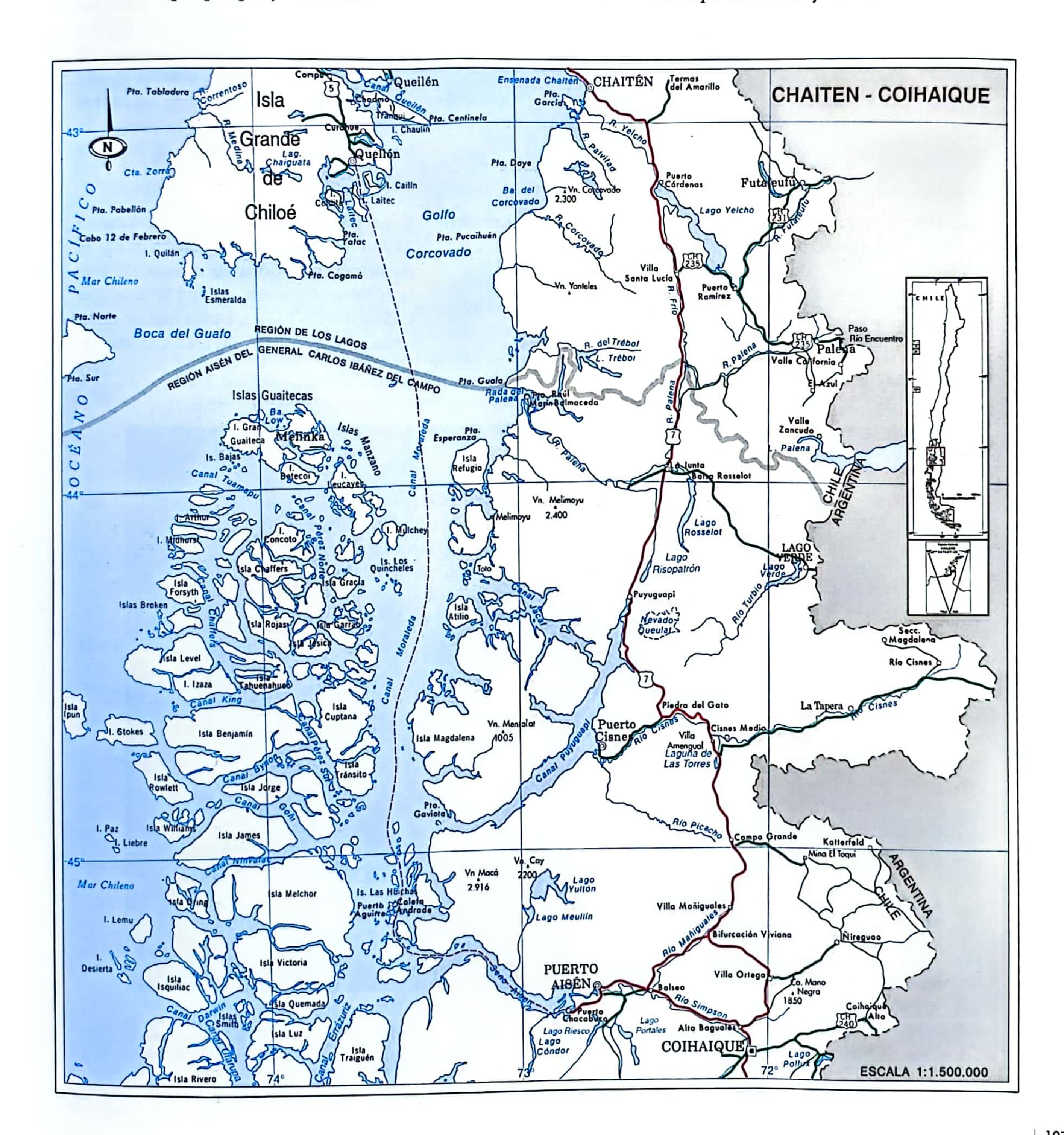
Km 342,0 Cruce a Puerto Aisén por Viviana. Se inicia aquí una pintoresca ruta junto al río

Mañiguales a 47 km de Puerto Aisén; la localidad de Viviana es un puerto fluvial que cuenta con todo tipo de servicios y atractivos.

Km 373,0 Villa Ortega. El valle Emperador Guillermo presenta un paisaje fuertemente erosionado, producto de los incendios forestales que asolaron la zona en las primeras décadas del siglo XX. Destaca el hermoso cerro Mano Negra de 1.850 m, el cruce a Ñireguao y Baño Nuevo con el valle de la Luna, constituido por conos volcánicos rodeados por pampas y coironales.

Km 396,0 Alto Baguales. Cruce a Puerto Aisén y Puerto Chacabuco. Principal ciudad y puerto del litoral, respectivamente, a los que se accede por camino pavimentado mediante una de las rutas más pintorescas de la zona, que corre junto a los ríos Simpson y Aisén.

Km 406,0 Coihaique, capital regional. Ciudad que constituye el centro vital del comercio regional y es punto de partida hacia otros lugares de gran belleza. Tiene 40.000 habitantes. Su nombre en lengua nativa significa "campamento entre ríos". Cuenta con todo tipo de hoteles y servicios.



TRAMO COIHAIQUE-COCHRANE-PUERTO YUNGAY-VILLA O'HIGGINS

Km 00,0 Coihaique. Plaza de Armas de forma pentagonal. Variados atractivos en los alrededores como Piedra del Indio, los lagos Frío, Pollux, Atravesado y Seis Lagunas y el centro de esquí El Fraile.

Km 07,0 Laguna Foitzick. Cuerpo de agua cuyo nombre recuerda a uno de los primeros colonos; en torno a esta pequeña laguna revolotea una profusión de aves como patos y cisnes de cuello negro.

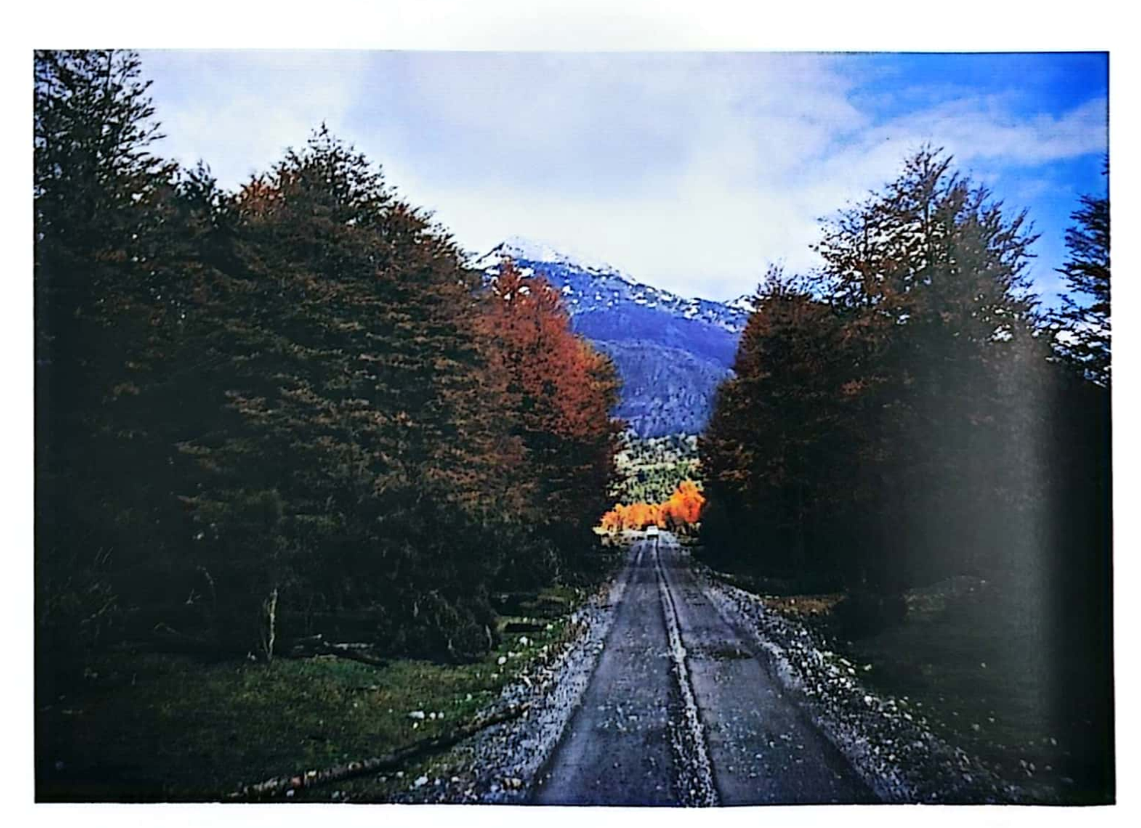
Km 35,0 El Blanco. Poblado localizado en la confluencia de los ríos Blanco y Huemules, que es el nacimiento del río Simpson.

Km 40,0 Cruce a Balmaceda. A 15 km del principal centro urbano de la región Aisén, fundado en 1917 donde se ubica el principal aeródromo de la zona, en pleno paisaje de pampa, aparece rodeado por los cerros Galera al norte e Ibáñez por el sur.

Km 75,0 Piedra del Conde. Figura humana modelada por agentes erosivos y cortes de un antiguo trazado del camino; la ruta de ascenso a Portezuelo de 1.100 m de altitud aparece flanqueada por atractivas formas de origen volcánico.

Km 88,0 Quebrada Cuesta del Diablo. Desnivel abrupto que desciende al valle del río Ibáñez en un trecho de aproximadamente 6 km. Desde este sector se observa el valle del río Ibáñez, que proviene de los faldeos del volcán Hudson, recordado porque ha tenido recientes erupciones en los años 1971 y 1991.

Km 98,0 Cruce a Puerto Ingeniero Ibáñez. Situado a 24 km de la intersección, este poblado se encuentra en las orillas de un seno del gran lago General Carrera, junto a la desembocadura del río Ibáñez, fluvio que se caracteriza por el acarreo de gran cantidad de



Acceso a Murta.
Lago General Carrera,
XI Región.



Sector El Vagabundo. Provincia Capitán Prat, XI Región.

cenizas volcánicas. La localidad es famosa por su artesanía en greda y cuero, sus chacras y los restos de pinturas rupestres de los tehuelches. Desde aquí se puede trasbordar a Chile Chico, utilizando servicios regulares de barcazas cuyo trayecto toma dos horas.

Km 104,0 Villa Cerro Castillo. Pueblo pintoresco de 400 habitantes. Cuenta con servicios de alimentación, comercio y posta de primeros auxilios. Se ubica a la sombra de los espectaculares cerros Castillo y Catedral.

Km 108,0 Garganta del río Ibáñez. Accidente natural labrado por el gran caudal del río Ibáñez.

Km 124,0 Laguna Verde. Agreste cuerpo de agua alimentado por la desembocadura del río Sin Nombre, su desagüe da origen al río Manso. En el área hay varias lagunas atractivas por su abundante pesca y paisaje.

Km 167,0 Portezuelo río Cajón-Cofré. Se eleva sobre los 660 m y en sus proximidades hay hermosas lagunas, festoneadas por bosques de lengas.

Km 197,0 Cruce bahía Murta. Poblado pintoresco situado a 9 km de la carretera austral en la ribera norte del lago General Carrera; cuenta con servicio de alojamiento y alimentación, posta de primeros auxilios, correos, télex, teléfono, aeródromo y puerto lacustre. En las cercanías del valle se encuentran las termas de río Engaño y del Huiña. A partir de Murta, los siguientes 85 km de camino bordean el lago General Carrera, que es el más grande de Chile y el segundo de Sudamérica, del que pertenecen a Chile alrededor de 1.000 km^2.

Km 235,0 Puerto Río Tranquilo. Es un pueblo lacustre, donde hay servicio de alojamiento, alimentación y comercio. Aquí se construye el camino a bahía Exploradores. Desde aquí se accede por servicio de botes y embarcaciones a Capilla del Mármol, Puerto Sánchez y Puerto Cristal, antiguos centros mineros hoy paralizados.

Km 270,0 Río Leones. Nace del deshielo de glaciares del mismo nombre provenientes del Campo de Hielo Patagónico Norte de 4.200 km^2 de extensión, al sur del cerro San Valentín, la cumbre más alta de la Patagonia con 3.910 m.

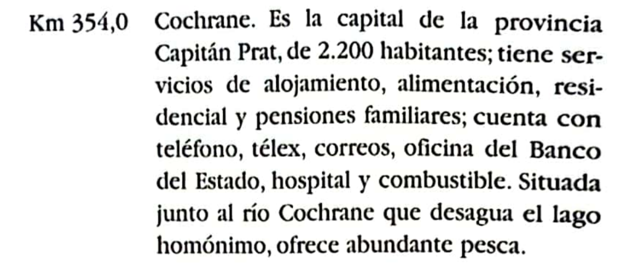
Km 275,0 Desagüe del lago General Carrera al lago Bertrand. En su curso existe excelente pesca y se disfruta de un hermoso panorama; incluso se pueden observar los bloques erráticos de granito abandonados por el antiguo acarreo glaciar. En toda la costa del lago existen numerosas hosterías y lugares de camping.

Km 287,0 Cruce Guadal - Mallín Grande - Chile Chico. En este tramo se halla el famoso paso acantilado de Las Llaves, camino que conecta variados atractivos de la ribera sur del lago General Carrera. En el lago se pueden apreciar numerosas terrazas fluviolacustres que contienen fósiles marinos.

Km 303,0 Puerto Bertrand. Villa ubicada en un área de singular belleza, a orillas del lago del mismo nombre, continuación del lago General Carrera, rodeada de montañas englaciadas y bosques de lenga. Aquí nace el río Baker, el más caudaloso de Chile con un gasto promedio de 1.000 m^3/seg en su desembocadura.

Km 324,0 Sector río Nef. Es el lugar de confluencia del río Nef, proveniente del Campo de Hielo Patagónico Norte y del Baker, donde este último cambia de color.

Km 346,0 Bifurcación a entrada Baker. A 81 km de la frontera está el paso Roballos, al que se llega por un camino de temporada, en el sector valle Chacabuco, la vegetación predominante es del tipo pampa de coironales. Se trata de una comarca de abundante fauna, donde es posible observar guanacos, ñandúes, zorrinos y gran variedad de aves, en armonía con las actividades de la estancia.



Km 354,0 Cochrane. Es la capital de la provincia Capitán Prat, de 2.200 habitantes; tiene servicios de alojamiento, alimentación, residencial y pensiones familiares; cuenta con teléfono, télex, correos, oficina del Banco del Estado, hospital y combustible. Situada junto al río Cochrane que desagua el lago homónimo, ofrece abundante pesca.

Km 360,0 Lago Esmeralda. Es un espejo lacustre de gran belleza conectado al río Salto, que proviene del cerro San Lorenzo.

Km 366,0 Puente Las Mellizas. Esta obra de arte aprovecha la isla rocosa metamórfica del río El Salto. A pocos metros se encuentran los hermosos saltos del río.

Km 377,0 Sector lagos Juncal-Chacabuco y laguna Larga. Area lacustre de singular belleza y abundante pesca.

Km 411,0 Laguna El Vasco. Esta laguna forma parte del río de Los Ñadis, valle pantanoso afluente del río Baker.

Km 428,0 Lago Vargas. Junto a él se observan valles de formación reciente, después de la desglaciación y con vestigios de una colonización espontánea.

Km 441,0 Río Vagabundo. Desde el lago Vargas se puede acceder por vía fluvial a Tortel, uno de los villorrios más pintorescos del litoral, sus calles son senderos peatonales constituidos por largas pasarelas y escaleras de ciprés. Desde este lugar se cruza hacia el sur, por el difícil paso del encajonamiento del río, las obras de la carretera austral cobraron aquí preciosas vidas, producto de derrumbes en el sector.

Km 466,0 Puerto Yungay. Este puerto del futuro ya cuenta con rampa, y se ubica en el sector norte del fiordo Mitchell. Desde este lugar se trasborda hacia el valle del río Bravo, en la ruta en construcción hacia Villa O'Higgins; desde aquí, también se conecta por vía marítima hacia caleta Tortel y todos los atractivos del sector, como el ventisquero Jorge Montt del Campo de Hielo Patagónico Sur.



Corral de varas.
XI Región.



Puente colgante Villa O'Higgins.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

TRANSPORTE EN LA ZONA AUSTRAL

Históricamente, el transporte a la zona austral se ha realizado por vía marítima, aprovechando la protección de los canales patagónicos; sin embargo, dos grandes obstáculos complican esta modalidad de transporte: los golfos de Corcovado y de Penas. El acceso a este último es particularmente complicado, por el istmo de Ofqui, que obliga a circunnavegar la península de Taitao por mar abierta cuya travesía es mucho más riesgosa, sobre todo para las embarcaciones menores. Los primitivos habitantes huilliches, chonos y kawheshkar desarmaban sus embarcaciones o las arrastraban por el istmo.

Una vez que se inicia el proceso de colonización, espontánea y simultáneamente, la concesión de grandes porciones del territorio austral, se comienzan a mejorar paulatinamente las rutas, inicialmente abiertas por las exploraciones que habían realizado las comisiones de límites. Sin embargo, en este período, con excepción de las del valle del río Aisén, muy pocas vías se logran consolidar. Una ruta longitudinal es considerada impracticable. Dadas las ventajas de la topografía, más suave en las vertientes orientales de la cordillera y de la pampa, tradicionalmente, se accede por vía argentina a la zona austral por las entradas que ofrecen los valles de los ríos Palena, Cisnes y Aisén, del lago Cochrane, o las planicies de Natales y Punta Arenas.

Puente atirantado, lago Yelcho.
Provincia de Palena,
X Región.



Con la integración administrativa del territorio, y ante el surgimiento de algunos conflictos limítrofes como el caso de Palena, se construyen algunos caminos transversales de interés local; pero muchos proyectos de integración quedan sólo en informes. Como curiosidad, cabe consignar que en 1954 se elaboró un proyecto de ferrocarril desde Puerto Montt hasta Bajo Pisagua, en las proximidades de Tortel, y que la región llegó a tener un jefe de estación en Puerto Cisnes.

Un interesante proyecto se realizó entre 1937 y 1944 con el fin de abrir el istmo de Ofqui. Se alcanzaron a remover casi 500.000 m^3 de material, en forma manual y con pequeños carritos Decauville, quedando el proyecto a medio desarrollar por su alto costo y porque durante la Segunda Guerra Mundial se hundió la nave que traía una draga. El proyecto tiene la dificultad de que en el paso Expedición, próximo al golfo de Penas, debe sortear un embancamiento de casi 10 km lo que lo hace sólo practicable para embarcaciones de muy poco

calado, aproximadamente 1 a 1,20 m, para cuyos efectos se desarrolló un proyecto de un canal menor en 1985. Un enorme hotel construido en la época quedó abandonado en la orilla norte de la laguna San Rafael, cercano a las obras del canal.

Bajo el Gobierno de las FF.AA. y de Orden se dio un fuerte impulso a la integración física y al desarrollo integral de la zona austral. En 1976 se dio comienzo oficial a la construcción del camino longitudinal austral, también denominado carretera austral.

En la X Región, el Cuerpo Militar del Trabajo, con la participación de trabajadores del plan de empleo mínimo de ese entonces, a cargo de los alcaldes, y con el apoyo técnico de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, se comenzó a desarrollar una ruta desde Puerto Montt hasta el límite con la XI Región Aisén constituido por las juntas de los ríos Frío y Palena.

En la XI Región Aisén, la Dirección de Vialidad con empresas privadas, y en lugares específicos, como Puyuguapi, con el aporte de los colonos y maquinaria proveniente del extranjero, se dio comienzo a la ruta de integración hacia el norte y sur de la zona.

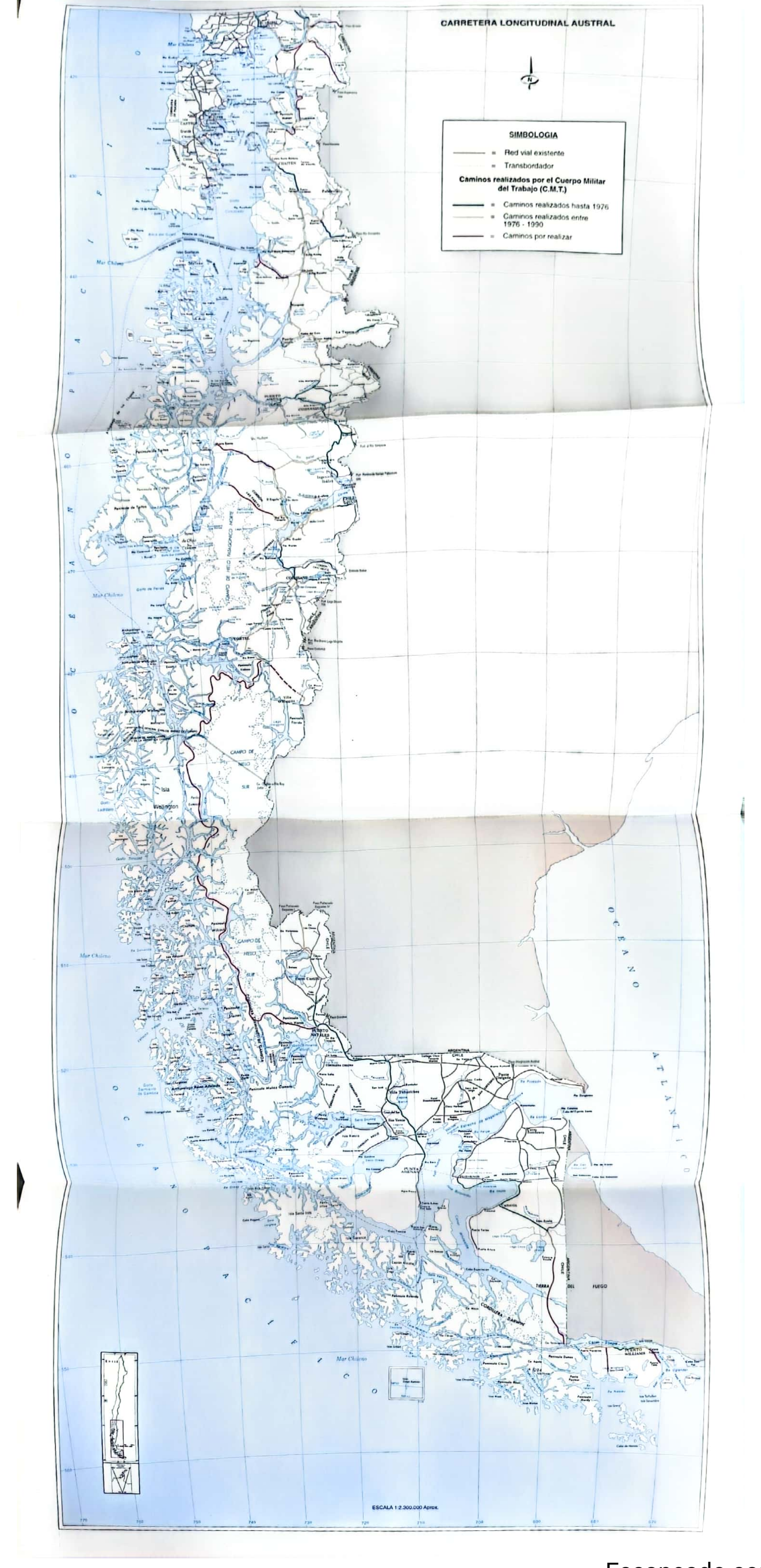
Para ello se debieron realizar reconocimientos y exploraciones pendientes y demostrar las bondades técnicas, económicas y ambientales del proyecto. En 1982, el Presidente Pinochet inauguró el primer tramo de 420 km entre Chaitén y Coihaique, con lo que se evitó el trasbordo en el golfo de Corcovado y se pudo realizar transporte terrestre con el apoyo de barcazas por territorio chileno hacia Aisén. A partir de 1982, el Cuerpo Militar del Trabajo inicia labores en la construcción de la nueva carretera simultáneamente en la XI Región. En 1988 se inaugura la prolongación del camino longitudinal hasta Cochrane, y en 1996 hasta Puerto Yungay.

El proyecto del camino austral incluyó, desde sus inicios, la realización de caminos transversales y de una red de sendas de penetración, constituyendo un completo sistema vial.

A partir de 1977 se comenzaron a realizar gradualmente los estudios y exploraciones para continuar este proyecto hasta Magallanes. En 1986 se logró definir una ruta para estos efectos entre Puerto Yungay y Natales, y un poco antes se había estudiado la factibilidad de abrir una ruta desde Estancia Vicuña a Yendegaia en la isla Tierra del Fuego.



Puente tipo mecano, utilizado en apoyo a la faena.

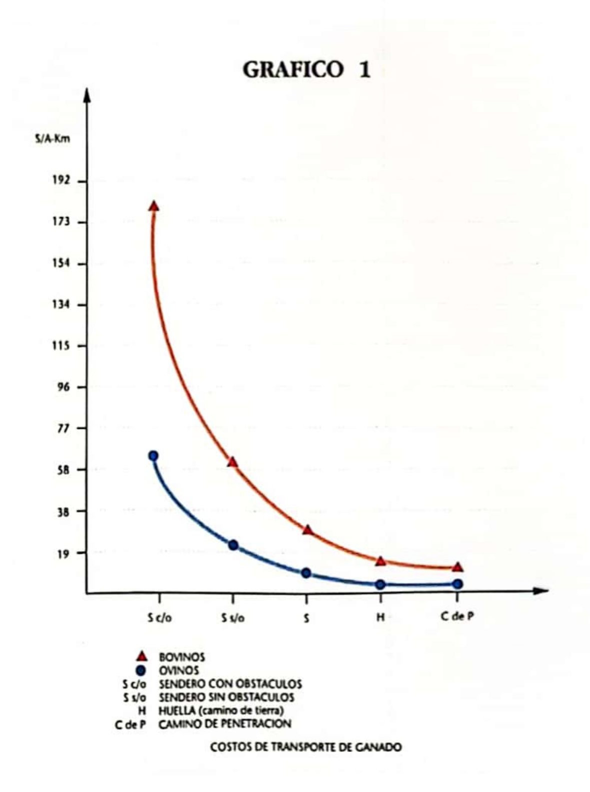

CARRETERA LONGITUDINAL AUSTRAL
N
SIMBOLOGIA
= Red vial existente
= Transbordador
Caminos realizados por el Cuerpo Militar del Trabajo (C.M.T.)
= Caminos realizados hasta 1976
= Caminos realizados entre 1976 - 1990
= Caminos por realizar
O C E A N O P A C I F I C O
Mar Chileno
CAMPO DE HIELO SUR
Isla Wellington
PUERTO NATALES
PUNTA ARENAS
TIERRA DEL FUEGO
CORDILLERA DARWIN
ARGENTINA
CHILE
PUERTO WILLIAMS
O C E A N O A T L A N T I C O
ESCALA 1:2.300.000 Aprox.

La construcción de este sistema de caminos permitió reasignar en mejor forma el flujo de carga y pasajeros a las distintas modalidades de transporte, cobrando también los medios marítimo y aéreo un gran desarrollo.

En la figura 1 se muestran las vías de transporte y accesos existentes, antes de 1976, las realizadas una vez iniciado el proyecto y lo que aún resta por materializar.

Los caminos de penetración, llevados a cabo por etapas, presentan múltiples ventajas; entre ellas, la economía, la flexibilidad, el bajo impacto ambiental y, en particular, el hecho de que en su desarrollo juegan un rol protagónico los propios habitantes de la zona.

Los gráficos 1 y 2 señalan los beneficios, generados por ahorro en el transporte y por aumento de la productividad en los predios, respecto a la condición de accesibilidad. El gráfico 3 revela las ventajas económicas de los distintos estándares de caminos, lo que enfatiza la conveniencia de abordar estas obras por fases, y la inconveniencia de partir con etapas definitivas o de alto estándar puesto que significan una gran concentración de gasto, sin un aprovechamiento oportuno, por la poca cobertura en zonas que han estado históricamente abandonadas.



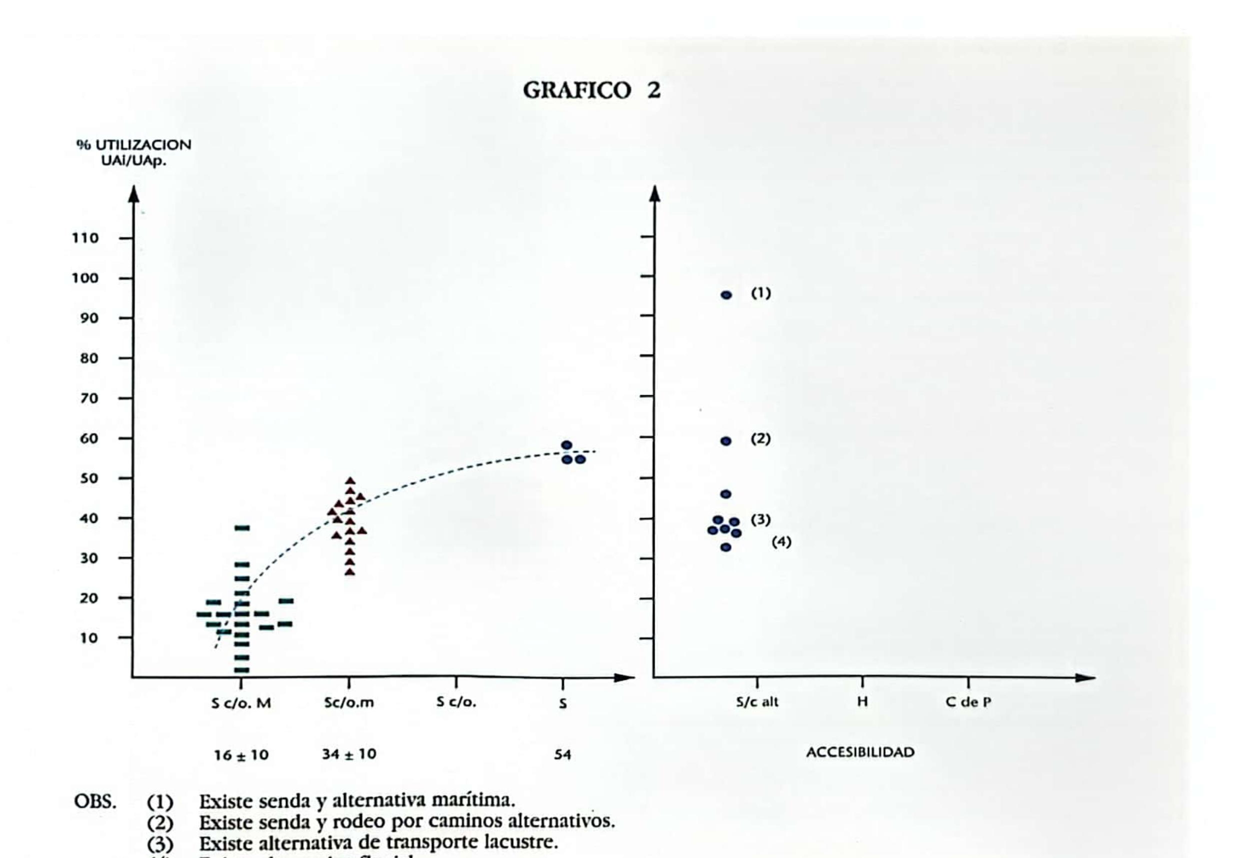
Laguna Larga.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.





Transporte de ganado camino a río Ibáñez, XI Región.

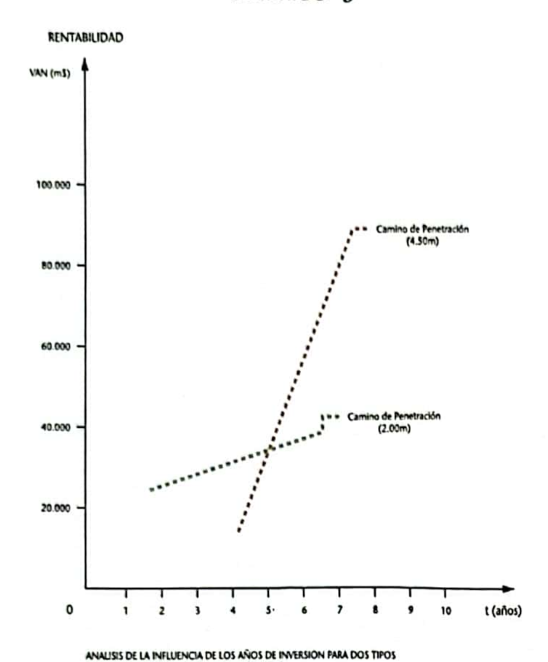
GRAFICO 2



OBS. (1) Existe senda y alternativa marítima.
(2) Existe senda y rodeo por caminos alternativos.
(3) Existe alternativa de transporte lacustre.
(4) Existe alternativa fluvial.

Intento de correlación entre el porcentaje de uso de potencial ganadero y sus condiciones de accesibilidad.

GRAFICO 3



ANALISIS DE LA INFLUENCIA DE LOS AÑOS DE INVERSION PARA DOS TIPOS DE CAMINOS ENTRE LAGO VERDE Y LAS JUNTAS



Trasbordador en fiordos de la zona austral.

Junto con la construcción del sistema de transporte se abordó la entrega de títulos, planes de colonización y estudios de los recursos naturales. Estos planes de colonización, desgraciadamente, perdieron fuerza en 1990, desencadenando una fuerte migración rural, desplazamiento de la propiedad de la tierra, concentración de grandes propiedades en manos de extranjeros, como en el caso del proyecto Pumalín en la provincia de Palena, y de Trillium, en Tierra del Fuego. Esta situación requiere de una política de Estado con el fin de permitir que la zona austral se mantenga como una esperanza de ocupación real y con la participación de las generaciones de chilenos que han colonizado la zona desde siempre, a pesar de las dificultades.

Los flujos del transporte de pasajeros han tenido un aumento notable, según se indica en los cuadros 1 y 2.

La continuación del camino longitudinal austral obligó a establecer un sistema de trasbordadores en los tramos más acantilados. En el estuario de Reloncaví, y en los fiordos Comau y Reñihué, se instalaron rampas y tres trasbordadores.

Las dificultades con la República Argentina, en 1977, obligaron a reforzar, con trasbordadores, el transporte marítimo de cabotaje y pasajeros del litoral austral. La empresa de CORFO, Transmarchilay, Transportes Marítimos Chiloé y Aisén, inicia sus operaciones en



Balsa río Palena, reemplazada actualmente por un puente definitivo.



Transporte marítimo en la zona austral.

CUADRO 1
XI REGION AISEN NUMERO DE PERSONAS LLEGADAS, POR MES, 1980-1992. (Personas)

Mes	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
ENE	4.539	4.842	5.215	6.344	11.023	11.631	9.532	13.108	12.601	14.764	16.945	17.574	18.817
FEB	5.930	5.505	6.965	10.496	12.794	12.313	11.646	14.273	14.264	17.497	18.567	15.777	19.545
MAR	4.771	3.546	4.577	6.279	6.504	8.868	6.521	10.332	12.043	11.206	9.401	10.545	11.868
ABR	2.465	2.852	2.736	4.016	5.222	4.063	3.435	8.161	6.525	6.634	6.213	5.723	9.939
MAY	2.181	1.638	2.390	3.793	4.516	4.147	3.588	6.141	5.204	5.626	4.243	4.216	6.701
JUN	2.623	1.557	2.157	3.281	3.621	3.431	3.800	5.560	4.688	5.047	3.958	3.786	5.178
JUL	2.278	2.107	3.022	2.445	4.201	4.661	4.481	6.158	5.679	6.973	6.080	5.498	7.280
AGO	2.389	2.287	2.933	4.261	3.088	3.626	4.649	6.330	4.990	5.677	5.344	4.593	6.769
SEP	2.545	2.338	2.745	4.566	3.512	4.305	6.104	7.891	5.650	7.313	6.742	6.794	9.371
OCT	2.539	2.151	3.144	4.195	4.383	4.997	4.173	6.068	4.829	6.510	6.183	7.306	8.088
NOV	2.789	2.326	2.938	3.299	4.157	4.726	5.204	6.711	4.711	7.821	5.597	6.598	8.670
DIC	3.617	3.333	5.213	7.210	6.523	7.471	7.796	9.496	8.683	8.418	10.317	9.371	12.664
TOTAL	38.666	34.482	44.035	60.185	69.544	74.239	70.929	100.229	89.875	103.486	99.590	97.781	124.890
VAR %	---	-10,8	27,7	36,6	15,5	6,7	-4,5	41,3	-10,3	15,1	-3,7	-1,8	27,7

Fuentes: Policía Internacional, Carabineros, Gobernación Marítima, Dirección de Aeronáutica.
Elaboración: Dirección Regional de Turismo Aisén.



Faenas en el camino.
Provincia de Aisén,
XI Región.

CUADRO 2
XI REGION AISEN. NUMERO DE PERSONAS LLEGADAS, POR VIA UTILIZADA, 1980-1992, (Pasajeros)

AÑO	AEREA Nº	AEREA %	TERRESTRE Nº	TERRESTRE %	MARITIMA Nº	MARITIMA %	TOTAL
1980	15.173	39,24	12.911	33,39	10.582	27,37	38.666
1981	15.664	42,52	10.228	29,67	9.590	27,81	34.482
1982	18.599	42,23	15.244	34.62	10.192	23,15	44.035
1983	27.347	43,28	23.032	36,45	12.806	20,27	63.185
1984	30.684	44,12	24.082	34,63	14.778	21,25	69.544
1985	26.322	35,45	32.645	43,98	15.272	20,57	74.239
1986	23.264	32,80	29.247	41,23	18.418	25,97	70.929
1987	26.040	25,99	38.448	38,36	35.741	35,65	100.229
1988	27.263	30,34	35.270	39,24	27.342	30,42	89.875
1989	32.442	31,35	41.999	40,58	29.045	28,06	103.486
1990	30.779	30,90	35.456	35,60	33.355	33,50	99.590
1991	28.708	29,36	42.470	43,43	26.603	27,21	97.781
1992	36.942	29,50	50.116	40,20	37.832	30,30	124.890

Fuentes: Dirección de Aeronáutica Civil, Carabineros, Policía Internacional y Gobernación Marítima.
Elaborción: Dirección Regional de Turismo Aisén.

1977. Hoy opera con las naves El Colono, La Pincoya, La Mailén y El Tehuelche. La empresa particular Navimag, Naviera de Magallanes, con subvención del Estado comienza sus operaciones en 1980, sirve el tramo entre Puerto Montt, Aisén y Magallanes con sus naves Evangelistas, Amadeo, Puerto Edén y Alejandrina. Los trasbordadores se hacen insuficientes con la creciente demanda turística. Las empresas de camiones y buses de pasajeros se han adaptado a todas las alternativas que ofrece la zona. Sin embargo, los altos costos relativos de los trasbordadores y los caminos de ripio, aun hoy, hacen más cara la vida en la zona austral, pese a que con el camino longitudinal los costos bajaron significativamente para muchas localidades .

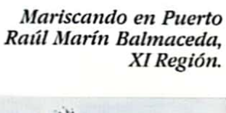
Este mayor flujo de transportes obligó a modernizar o construir puertos en la zona austral como han sido los casos de Puerto Chacabuco, Puerto Cisnes, Puerto Puyuguapi, Puerto Aguirre, Chaitén y Natales, sin embargo, aún quedan varios puertos por construir como son los casos de Melinka, Caleta Andrade, Puerto Raúl Marín Balmaceda, Exploradores y Puerto Yungay.

El transporte aéreo también ha tenido un fuerte aumento. En el pasado operaba una sola línea aérea extrarregional con sacrificio y periodicidad. Los primeros vuelos de LAN en Balmaceda datan de 1946 y corresponden a escalas técnicas en su ruta Puerto Montt-Punta Arenas. A partir de 1950 incorpora como destino la XI Región.

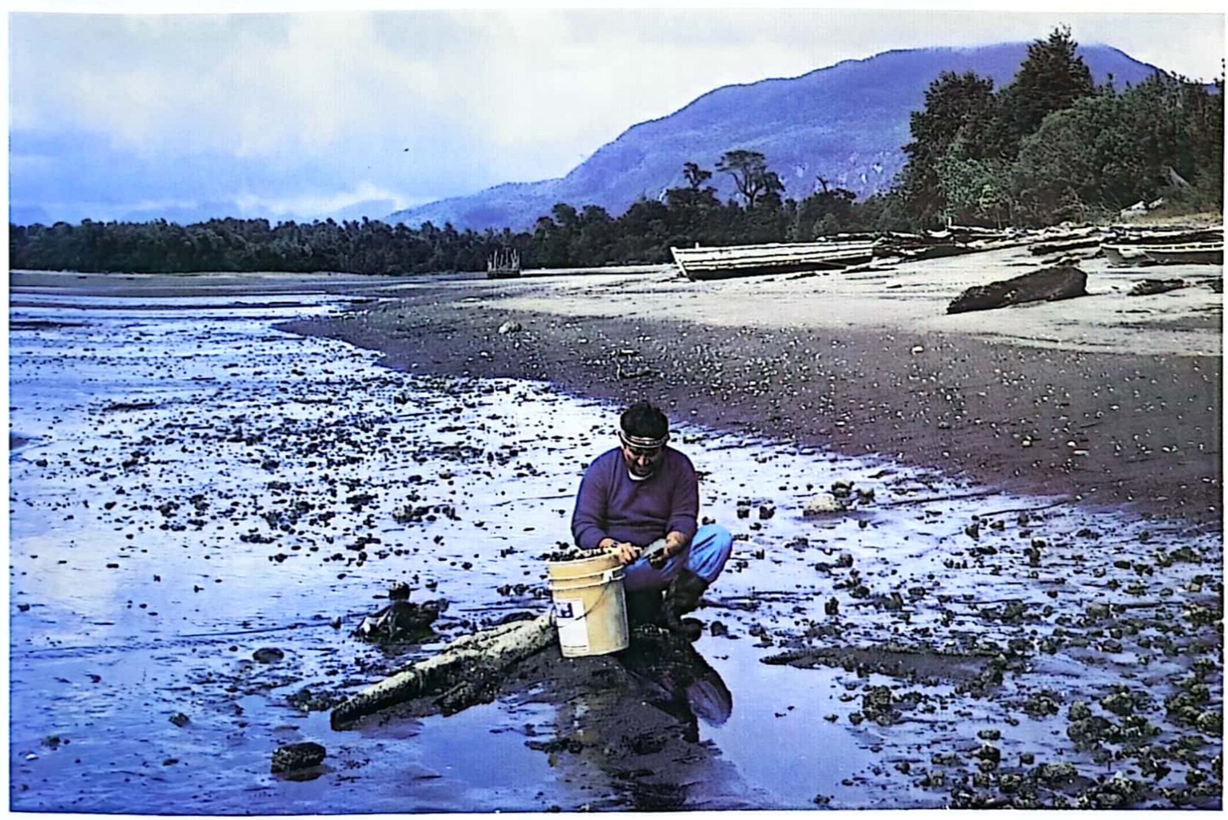
Hoy realizan vuelos a las regiones Aisén y Magallanes cuatro líneas aéreas: Ladeco, LAN, National, con naves mayores y ALTA con aeronaves para 18 pasajeros. Punta Arenas cuenta, además, con una línea aérea regional DAP, que realiza vuelos a Puerto Montt y a las islas Falkland o Malvinas.

Empresas regionales en Aisén y Palena efectúan vuelos cubriendo una extensa red interna de pequeños aeródromos, comunicando en forma muy sacrificada y con pericia a los sectores más abandonados. En Aisén operan Aero Hein, San Rafael de los Meyer y Don Carlos. Además, en los últimos años el Ejército y Carabineros cuentan con pelotones aéreos. La Fuerza Aérea cuenta con una escuadrilla en Balmaceda.

El paulatino desarrollo del litoral, primero con la pesca y luego con la salmonicultura y el turismo, ha tenido también un incremento significativo de botes, lanchas y embarcaciones mayores en el sector.



Mariscando en Puerto Raúl Marín Balmaceda, XI Región.



CUADRO 3

DISTANCIAS POR EL CAMINO LONGITUDINAL AUSTRAL

(Kilómetros)

0	Puerto Montt																														
50	La Arena (Trasbordador 1)																														
56	5	Cbo. Puelche																													
66	16	11	Contao																												
122	72	67	56	Río Negro																											
154	104	99	68	32	Río Cholgo																										
162	112	107	96	40	8	Pichanco (Trasbordador 2)																									
202	152	147	136	80	48	40	Leptepu																								
212	162	157	146	90	58	50	10	Fiordo Largo (Trasbordador 3)																							
219	169	164	153	97	65	57	17	7	Caleta Gonzalo																						
245	195	190	179	123	91	33	43	33	26	Río Rayas																					
268	218	243	202	146	114	106	66	56	49	23	Chaitén																				
312	262	267	246	190	158	150	110	100	93	67	44	Puerto Cárdenas Yelcho																			
343	293	288	277	221	189	181	141	131	124	98	75	31	Villa Santa Lucía																		
378	328	323	312	256	224	216	176	166	154	133	110	66	35	Límite Regional																	
416	366	361	350	294	262	254	214	204	197	171	148	104	73	38	La Junta																
460	410	405	394	338	306	298	268	24	215	192	148	111	82	—		Puyuguapi															
547	497	492	481	425	393	385	345	335	328	302	279	235	204	169	131	83	Villa Amengual														
602	552	547	536	490	448	440	400	390	383	357	334	290	2—	224	186	143	55	Villa Mañiguales													
674	624	619	608	552	528	512	472	462	455	429	406	362	331	295	258	214	127	72	Coihaique												
779	729	724	713	667	625	617	567	560	534	511	467	436	401	363	319	232	177	105		Villa Cerro Castillo											
884	834	829	818	762	730	722	682	672	665	639	616	572	541	506	468	424	337	282	210	105	Bahía Murta										
910	860	855	844	788	756	748	708	698	691	665	642	592	567	532	494	450	363	308	236	131	26	Río Tranquilo									
961	9—	906	895	839	807	799	759	749	742	716	693	645	618	563	545	501	414	269	287	110	77	61	Puerto Guadal								
1028	978	973	962	906	874	866	826	616	809	783	760	718	635	660	612	568	481	426	354	249	—	11-	67	Cochrane							
1140	1090	1085	1074	1018	986	978	938	928	921	895	872	828	792	762	724	680	593	538	466	361	256	230	179	112	Puerto Yungay (Trasbordador 4)						
1150	1100	1095	1084	1028	996	988	948	938	931	905	882	838	807	772	734	690	600	540	479	301	266	24-	89	122	10	Río Bravo					
1240	1190	1185	1174	1118	1086	1078	1038	1028	1021	995	972	928	897	862	824	780	693	638	568	461	356	330	279	212	100	93	Villa O'Higgins				
1300	1250	1245	1234	1178	1145	1138	1098	1088	1081	1055	1032	988	957	922	884	840	753	698	626	52-	4–	390	309	272	160	150	60	Río Pescador (Trasbordador 5)			
1308	1258	1253	1242	1126	1154	1146	1106	1096	1089	1063	1040	996	965	930	892	848	761	706	634	529	424	398	347	280	-68	158	68	8	Candelario Mansilla		
1320	1270	1265	1254	1198	1166	1158	1118	1108	1101	1075	1062	1008	977	942	904	860	773	718	646	5-1	436	410	-69	292	80	170	80	20	12	Laguna Redonda	
1333	1283	1228	1267	120-	1179	—	113-	1121	1114	1088	1066	1021	990	956	917	873	786	731	669	554	449	423	372	305	93	183	93	38	1-	1-	Laguna del Desierto

COMUNICACIONES
Y CENTROS URBANOS

Comunicaciones

El principal medio de comunicación, y con gran cobertura en la zona austral, lo ha constituido históricamente la radio. Los mensajes que se transmiten en amplitud modulada, aparte de ser vitales para la zona, son un medio por el cual los habitantes se enteran del quehacer de los pobladores y les alivia su condición de aislamiento manteniéndolos en contacto.

Con la integración física de la zona austral se dieron las condiciones para la instalación de redes de microondas y, más tarde, las facilidades para la instalación de comunicaciones satelitales. Con ello, las regiones australes experimentaron un vuelco importante en el mejoramiento y superación de su antigua condición de aislamiento.

El correo, teléfono, fax, internet, televisión, telefonía celular y TV cable, han permitido comunicarse a una importante proporción de los habitantes de la zona austral.

El número de líneas telefónicas ha tenido un fuerte incremento. En la XI Región Aisén del General Carlos Ibáñez del Campo aumentó de 2.564 líneas en 1989 a 4.568 en 1995; en la XII Región de Magallanes y de la Antártica Chilena se elevó de 8.023 líneas a 22.618, en igual período.

Sin embargo, en los medios rurales y comunas aisladas como son el caso de Villa O'Higgins, Tortel, Lago Verde y localidades del litoral como Melinka, Puerto Aguirre y Puerto Edén, las comunicaciones aún se realizan por radio y en forma muy precaria y restan por realizar importantes proyectos.

El siguiente cuadro señala los medios de comunicación con que cuentan las distintas localidades de la zona austral.



Apoyo aéreo,
Villa O'Higgins.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

CUADRO DE SERVICIOS
(Figura 4)

LOCALIDAD	HOTEL - HOSTERIA	COMBUSTIBLE	VULCANIZACION	TELEFONO	FAX	POSTA	HOSPITAL	ESCUELA	LICEO	BIBLIOTECA	MUSEO	BANCO	AEROPUERTO	PUERTO - RAMPA	ALMACEN SUPERMERCADO	MUNICIPALIDAD
PUERTO MONTT	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
CALETA LA ARENA														•		
PUELCHE														•		
CONTAO				•		•		•					•			
RIO NEGRO	•	•	•	•	•	•		•	•				•	•	•	•
CHAITEN	•	•	•	•	•	•	•	•	•			•	•	•	•	•
PUERTO CARDENAS				•												
PALENA (T)	•		•	•		•		•					•		•	
FUTALEUFU (T)	•		•	•		•		•					•		•	
VILLA SANTA LUCIA	•							•								
LA JUNTA	•	•	•	•	•	•		•					•		•	
LAGO VERDE	•		•	•		•		•					•		•	
PUYUGUAPI	•	•		•	•	•		•					•	•	•	
PUERTO CISNES (T)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			•	•	•	•
AMENGUAL	•							•							•	
LA TAPERA (T)																
MAÑIGUALES	•	•	•	•		•		•							•	
PUERTO AISEN (T)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•
PUERTO CHACABUCO (T)	•	•		•	•	•		•						•	•	
VILLA ORTEGA	•					•		•							•	
COIHAIQUE	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•
EL BLANCO				•				•								
BALMACEDA (T)	•			•				•					•		•	
VILLA CERRO CASTILLO				•		•		•							•	
PUERTO ING. IBAÑEZ (T)	•		•	•		•		•					•	•	•	
MURTA	•			•		•		•					•	•	•	
PUERTO TRANQUILO	•		•	•	•	•		•							•	
GUADAL (T)	•		•	•		•		•							•	
MALLIN GRANDE (T)																
CHILE CHICO (T)	•	•	•	•	•	•	•	•					•	•	•	
PUERTO BERTRAND						•		•								
COCHRANE	•	•	•	•	•	•	•	•	•			•	•		•	•
PUERTO YUNGAY														•		
TORTEL (T)				•		•		•						•		
VILLA O'HIGGINS (T)				•		•		•					•			•
PUERTO EDEN																
PUERTO NATALES	•	•	•	•	•	•	•	•	•			•	•	•	•	•
PUNTA ARENAS	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
PORVENIR	•	•		•	•		•	•	•			•	•	•	•	•
PUERTO WILLIAMS				•		•		•				•	•	•	•	

(T) = Transversal

Centros Urbanos

Con la expansión del sistema de transportes, asociada a la construcción del camino longitudinal austral, surgieron nuevos poblados y otros existentes se consolidaron y adquirieron un auge notable.

Las Villas Santa Lucía y Amengual son ejemplos de nuevos centros poblados; Puerto Yungay es uno que espera ser inaugurado; las localidades de La Junta, Puyuguapi, Puerto Cisnes, Villa Mañiguales, Cerro Castillo, Bahía Murta, Puerto Tranquilo y Cochrane cambiaron significativamente. El cuadro 4 señala los casos de La Junta, Villa Mañiguales, Cochrane y Chaitén. El impacto también se hizo notar en las principales ciudades de la XI Región, como Puerto Aisén y Coihaique.

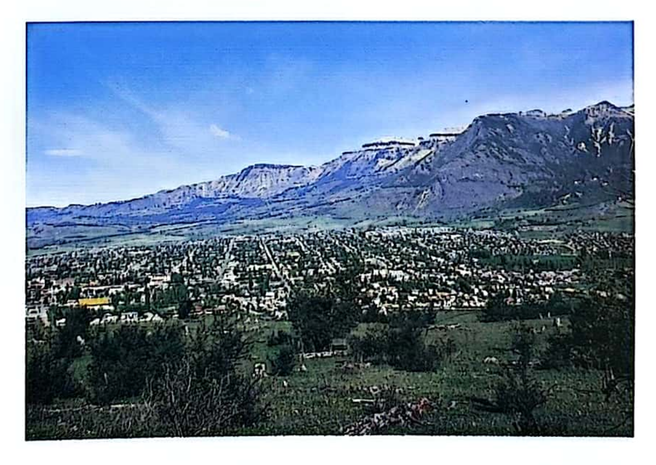
Producto del proceso de regionalización, y de una política sistemática en favor de la zona austral, se crearon los municipios de Lago Verde, Río Ibáñez, Guaitecas, Tortel y Villa O'Higgins. Esto afianzó también el rol de cabeceras de estas localidades, contando con servicios de salud, educación y administración.

La conexión entre los poblados al interior de la región, con el resto del país y el extranjero, se afianzó y tuvo un mejoramiento significativo, aumentando los desafíos para sus habitantes al enfrentar una mayor competencia, pero contribuyendo también a la reafirmación de su propia identidad.

CUADRO 4
ZONA AUSTRAL. VARIACION INTERCENSAL DE LA POBLACION Y LA VIVIENDA EN LOCALIDADES ESCOGIDAS, 1970, 1982 y 1992

	1970		1982		1992	
LOCALIDAD	POBLACION	VIVIENDA	POBLACION	VIVIENDA	POBLACION	VIVIENDA
HORNOPIREN	(n.d.)	(n.d.)	148(*)	20(*)	1715	371
CHAITEN	4.718	944	6.888	1.281	7.256	1.829
LA JUNTA	23	3	438	116	736	210
PUERTO CISNES	768	167	1.112	300	1.784	456
VILLA MAÑIGUALES	220	52	794	201	1.339	378
PUERTO AISEN	7.140	1.431	9.176	2.256	12.762	3.213
COIHAIQUE	16.069	3.264	29.163	6.207	36.376	8.735
COCHRANE	670	184	1.443	399	2.095	623

FUENTE: Instituto Nacional de Estadísticas. Censos 1970, 1982 y 1992. (n.d.) sin información.



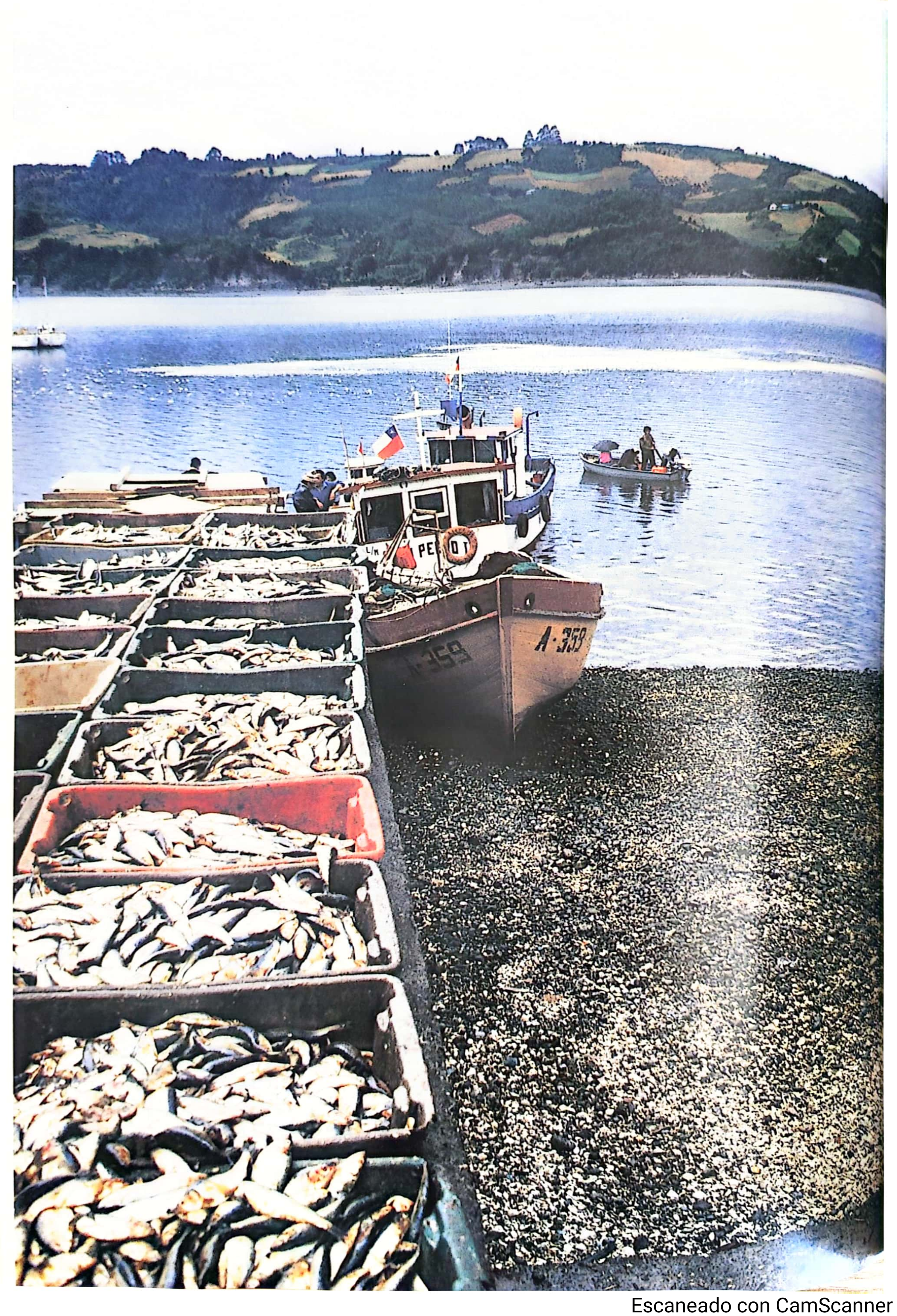
Coihaique, capital de XI Región.

CAPITULO V

EVOLUCION ECONOMICA DE LA ZONA DE INFLUENCIA DE LA CARRETERA AUSTRAL

BGL. Manuel Concha Martínez




A·359

INTRODUCCION

Los países logran alcanzar sus objetivos nacionales en los campos social, político y económico en la medida que desarrollan sus propias capacidades para mejorar la calidad de vida de sus habitantes; de otra manera el país se estanca y la población no logra beneficiarse de las ventajas que el desarrollo acarrea. Desde el punto de vista económico es importante contar con una capacidad de producción, que permita disfrutar a corto plazo de un nivel de bienestar lo más alto posible, es decir, disponer de más y mejores alimentos, más y mejor educación, más y mejores viviendas, más y mejor salud, etc., todo esto hace más grata la existencia y contribuye a elevar el nivel de vida.

En este sentido es importante que el mecanismo de asignación de los recursos económicos, que el país elija, sea el adecuado para inducir a los agentes económicos a tomar las decisiones de consumo, inversión, ahorro y producción que le permitan al país, en el menor plazo posible, lograr un nivel de vida adecuado. Entre los recursos económicos más importantes a utilizar están los recursos naturales, cuya disponibilidad, en buena medida, diferencia un país de otro, por tanto cada país asume la responsabilidad de explotarlos sabiamente para que, transformados en bienes y servicios, satisfagan las necesidades de las personas conformando, de paso, la riqueza de la nación.

La diferencia entre la riqueza de unos y otros países, y también de la calidad de vida de sus habitantes se observa también entre distintas regiones de un mismo país debido, en parte, a las diversas condiciones geográficas que ofrecen unas y otras para atraer los recursos humanos y el capital financiero para impulsar proyectos, puesto que, cuando se trata de implementarlos en zonas muy alejadas de los centros de desarrollo, se traducen en riesgos que las personas pueden no estar dispuestas a afrontar.

Por ello es que la autoridad, a través del rol subsidiario del Estado, debe asumir un papel inductor en áreas donde, pese a contar con abundantes recursos naturales, existen serios obstáculos para su adecuado aprovechamiento; se trata entonces de crear las condiciones que permitan reducir ese riesgo y así estimular a las personas a instalarse en estas zonas ricas en recursos naturales, pero aisladas y que se caracterizan fundamentalmente por la falta apropiada de infraestructura y comunicaciones terrestres. Hasta antes de la construcción de la carretera longitudinal austral el tramo meridional de la X Región y toda la XI Región eran los típicos casos representativos de áreas geográficas donde no existía desarrollo porque no había camino, y no había camino porque no existía desarrollo. Este círculo vicioso debió romperse con la intervención de la autoridad que, en conocimiento de los problemas existentes y en cumplimiento del rol subsidiario del Estado, tomó la decisión política de "sembrar la semilla" del futuro despegue de tales áreas, evitando que éstas quedaran permanentemente condenadas al atraso y la pobreza de sus moradores.

La zona de influencia de la carretera austral abarca una extensión de territorio chileno que se ubica entre la ciudad de Puerto Montt, capital de la X Región y Villa O'Higgins, en la XI Región, alcanzando una superficie total de 150.774 km² de los cuales 41.330 km² corresponden a parte de la X Región (provincia de Palena) y 109.440 km² a la XI Región, todo lo cual representa casi 20% del área sudamericana e insular de Chile. La distancia entre ambos extremos es de 1.150 km, de los cuales, gran parte ya está cubierta por el trazado de la carretera longitudinal austral.

Esta zona geográfica equivale en tamaño a la superficie de varios países europeos, ubicados en latitudes del hemisferio norte, similares a la superficie de la XI Región, como es el caso de Holanda, Bélgica y Austria juntos, países que han podido alcanzar altos niveles de auge económico, lo que les ha permitido formar parte del club de los "países desarrollados", es decir, pertenecen al grupo de países que han sabido resolver gran parte de sus problemas económicos y sociales (cuadro 1). Probablemente la comparación es exagerada, dada la gran diferencia en los atributos espaciales existentes entre la región Aisén y los países nombrados, sin embargo, lo interesante es que ellos representan el desafío y la meta por alcanzar, que se les presentan a las autoridades y pobladores de esta región.

CUADRO 1
EXTENSION Y PRODUCTO INTERNO BRUTO, PIB, DE BELGICA, HOLANDA Y AUSTRIA, 1993

PAIS	EXTENSION (km²)	PIB (Millones de US$)	INGRESO PER CAPITA (US$)
Bélgica	30.518	210.576	21.650
Holanda	41.500	309.227	20.950
Austria	83.856	182.067	23.510

Fuente: Fondo Monetario Internacional.

POTENCIAL ECONOMICO

El potencial, tanto de crecimiento como de adelanto económico, surge fundamentalmente de la capacidad de sus habitantes para poder explotar adecuadamente la dotación de recursos naturales de una región. En esta perspectiva, resulta conveniente tratar de dar una idea de las posibilidades presentes y futuras de creación de riqueza, a través de un vistazo a los potenciales naturales que tienen los sectores de influencia de la carretera austral.

La provincia de Palena y la XI Región detentan una rica variedad de recursos naturales, disponibles y explotables en casi todos los sectores de la actividad económica. La zona ha estado esperando por largos años la llegada de personas y capitales capaces de hacerla surgir y de llevarla, en forma progresiva, a la altura de sus demás congéneres del país. Un elemento catalizador de la emergente bonanza de este territorio lo ha constituido la construcción de la carretera longitudinal austral, iniciativa que vino a llenar uno de los grandes vacíos de la zona y que le ha permitido reducir la enorme desventaja que tiene, respecto del resto del país, para comenzar a colaborar más significativamente con cada uno de los sectores productivos de la riqueza nacional.

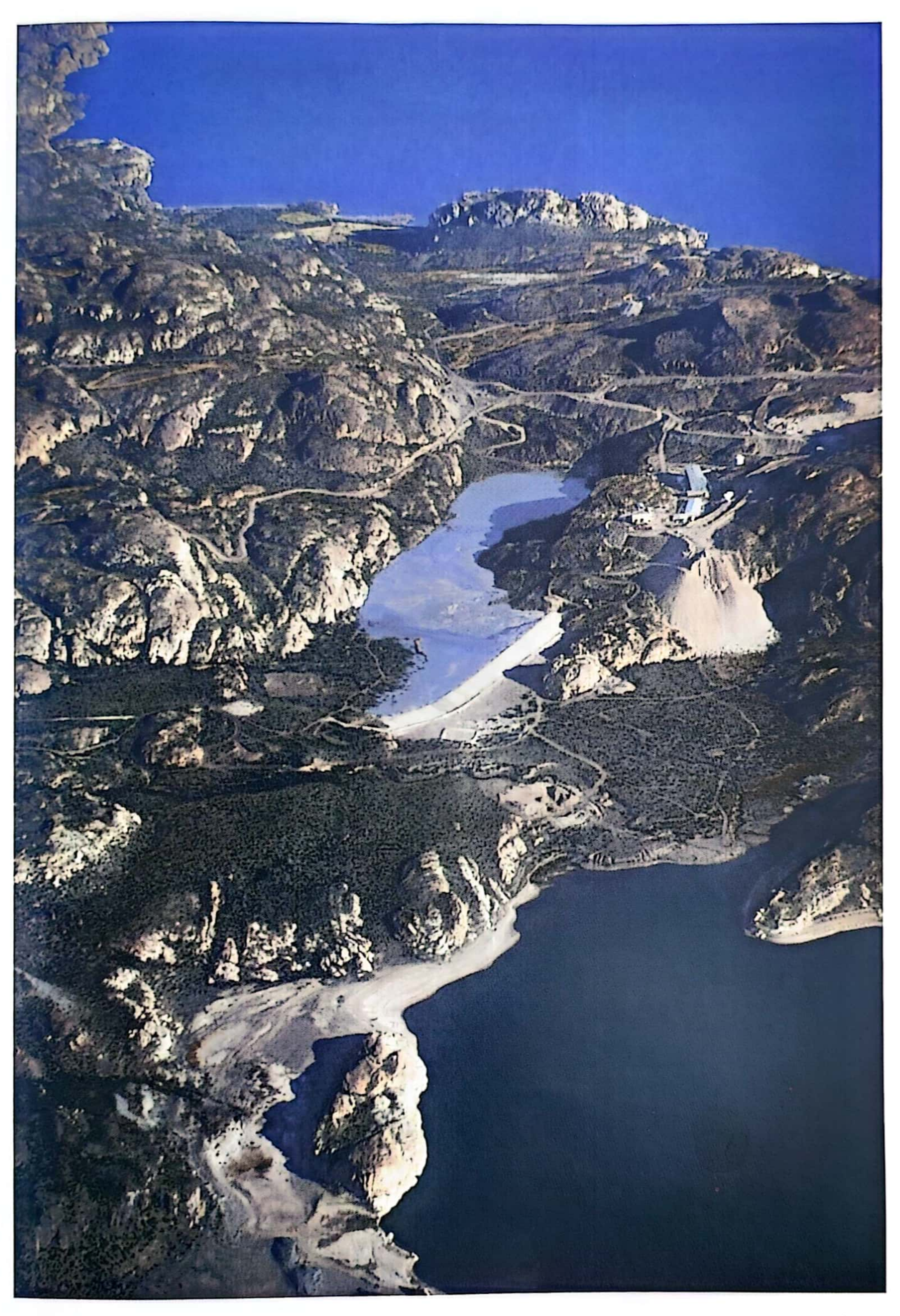


Coihaique, XI Región.

La faja constituida por la provincia de Palena y la región Aisén es la zona de influencia que más beneficios directos ha recibido, por efecto de la materialización de la carretera austral, debido fundamentalmente a que le ha permitido acercarse al resto del país y reducir notablemente su condición de aislamiento. Vale la pena entonces, pasar revista a la oferta de recursos y posibilidades que presenta la zona, analizando sus principales sectores productivos.



Industria pesquera,
Río Negro-Hornopirén.



Minera Cristal.
Lago General Carrera,
XI Región.



Aserradero, XI Región.

Industria

Este sector depende fundamentalmente del comportamiento que tengan los sectores primarios como la pesca, la acuicultura (principalmente salmones) y el forestal, que en los últimos años han tenido un interesante repunte en su aporte al PIB regional. Al igual que los otros sectores necesita de una adecuada infraestructura de apoyo, especialmente obras viales, portuarias y de servicios básicos para incentivar a potenciales empresarios a que se instalen en la zona.

Balsas de piscicultura, cultivo de salmones.





Puerto Ingeniero Ibáñez, XI Región.

Agricultura

En la región Aisén la agricultura comprende una superficie de 91.941 ha de suelos arables, que se reparten en forma dispersa a lo largo de toda la región (cuadro 2). La mayor concentración se encuentra en la comuna de Chile Chico, de clima más favorable al quehacer agropecuario, incluso con áreas de riego y un microclima que permite el cultivo de frutales y especies de climas más cálidos.

Para la producción de miel, un estudio elaborado en 1981 por la Secretaría Regional de Planificación determinó cuatro lugares experimentales, para el cultivo apícola, en los valles del Simpson y del Mañiguales en Coihaique y Villa Ortega donde podría lograrse una producción conjunta de dos millones de kilos al año en una superficie de 261.000 km². En 1996, la CORFO aprobó diez proyectos, con una inversión de US$ 82 millones, para fomentar la creación de empresas pequeñas y medianas a través de la modalidad de coparticipación en el aporte del capital inicial.



La Junta. Provincia de Aisén, XI Región.

Ganadería

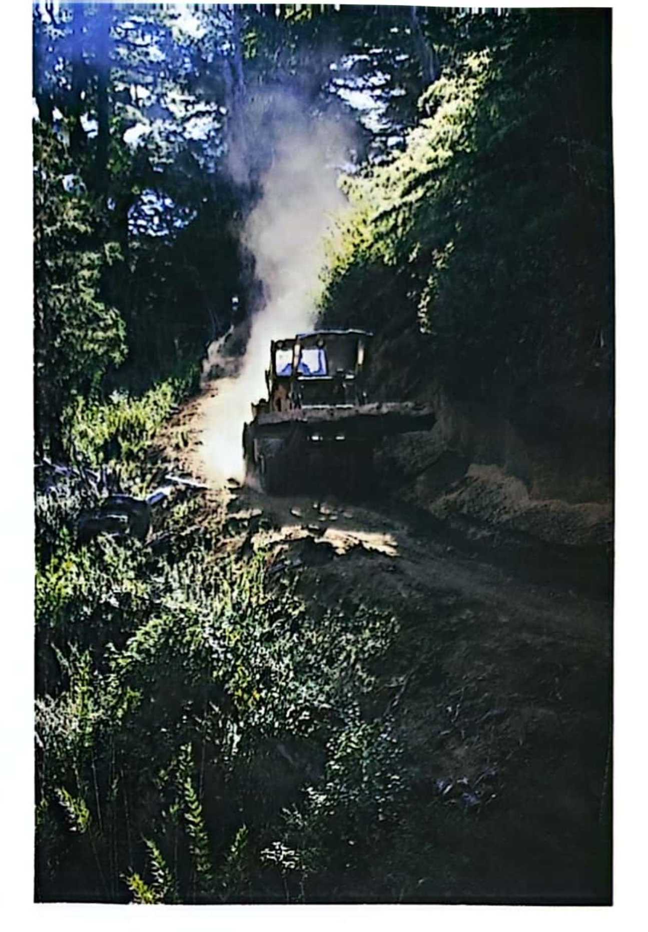
La zona presenta especiales aptitudes para el desarrollo ganadero. Los suelos aptos para la ganadería, en la región Aisén, abarcan una superficie aproximada de 496.484 ha que se ubican fundamentalmente en el eje medio de los valles y en el sector andino. El sector bajo de los valles corresponde, principalmente, a mallines que presentan inundación periódica durante la época de invierno. Dada la topografía regional, existen 1.024.259 ha de aptitud ganadero forestal, que por su grado de pendiente, al ser deforestadas, podrían presentar un severo proceso de erosión, lo que haría necesario un manejo combinado para su adecuada recuperación.

CUADRO 2
XI REGION – CAPACIDAD DE USO DEL SUELO
(Hectáreas)

TIPO DE SUELO	PORCENTAJE	SUPERFICIE
Arable		91.941
Aptitud ganadera		496.484
Ganadero forestal		1.024.259
Forestal de protección y vida silvestre	15,94	132.259
Subtotal suelos potencialmente productivos		1.745.477
No arable, forestal de protección y vida silvestre	72,29	7.911.215
Otros	11,77	1.287.708
TOTAL	**100,00**	**10.944.400**

Fuente: MIDEPLAN."Estrategia de Desarrollo XI Región", 31 de marzo de 1995.





Faena de abastecimiento a los aserraderos.

Forestal

Como se observa en el cuadro 3, de un total de 4.781.336 ha de bosques, los suelos de aptitud forestal potencialmente productivos y, por ende, capaces de sostener una explotación racional sustentable en el tiempo, mediante planes de manejo apropiados a las condiciones regionales del bosque nativo, cubren una superficie de 1.686.000 ha, equivalentes al 16% de los suelos de la región Aisén.

CUADRO 3
XI REGION – SUPERFICIE DE BOSQUES POR ESPECIE.
(Hectáreas)

ESPECIE	SUPERFICIE TOTAL	SUPERFICIE PRODUCTIVA
Siempre verde	2.965.993	800.000
Ciprés-Tepú	361.864	300.000
Coigüe-Lenga	250.456	86.000
Lenga	1.090.544	500.000
Ñire	112.479	n.d.
TOTAL	**4.781.336**	**1.686.000**

Fuente: MIDEPLAN. "Estrategia de Desarrollo XI Región", 31 de marzo de 1995.

Las diferentes especies se distribuyen de acuerdo a las características geográficas, es así como en el flanco marítimo, junto a los canales y a nivel del mar, se ubican bosques de especies tales como: ciprés, tepa, mañío, canelo, coigüe, tineo y tepú. Un poco más al interior, en el sector medio y alto, se encuentran los bosques de asociación coigüe-lenga y en el sector alto, se enseñorean los bosques de la asociación lenga-ñire.

Sin embargo, pese a las enormes posibilidades de la región, la capacidad instalada de aserraderos es usada en un bajo porcentaje, ello obliga a buscar nuevos mercados y financiamiento, así como las necesarias obras viales y portuarias para una explotación rentable.

CONAF ha realizado estudios en áreas específicas, susceptibles de ser explotadas, que actualmente disponen de acceso a la carretera austral. Entre ellas se cuentan el área de Puyuguapi, con una superficie de 15.000 ha y una riqueza de 36.367.700 pulgadas madereras y el fiordo Aisén, con 14.692 ha y un volumen exportable de 51.322 pulgadas madereras.

Cultivo de salmones en la zona.



Pesca y Acuicultura

Con una costa que se estira por aproximadamente 900 km, los sectores pesquero y acuícola detentan excelentes expectativas en la zona. Debido a lo extenso del área explotable aún se desconocen con precisión las verdaderas potencialidades que presenta el sector pesquero. Existen estudios que demuestran la presencia de especies sobre las que se podría ejercer un mayor esfuerzo de extracción, así como la posibilidad, de ampliar la cantidad y variedad de cultivos, aprovechando las favorables condiciones que ofrece el área.

Por otra parte, la fuerte presión ejercida sobre los principales recursos pesqueros que sustentan la actividad de este sector ha provocado grados severos de sobreexplotación, como ocurre con la merluza del sur y el congrio dorado, o ha incurrido en riesgo de extinción, hecho del que dan cuenta: el loco, el erizo y el culengue. Es primordial, entonces, alcanzar un mayor conocimiento de los recursos marinos para regular su explotación futura de un modo más eficiente. En lo que atañe a la merluza y al congrio dorado, sus perspectivas de recuperación sólo se visualizan en el mediano y largo plazo, mediante adecuadas medidas de veda y manejo, que trasciendan la contingencia social y económica del sector. En el caso del loco, erizo, culengue y otros recursos, sucede que el escaso conocimiento biológico de las poblaciones regionales impide dimensionar con precisión la situación de los mismos y aplicar medidas apropiadas de manejo.



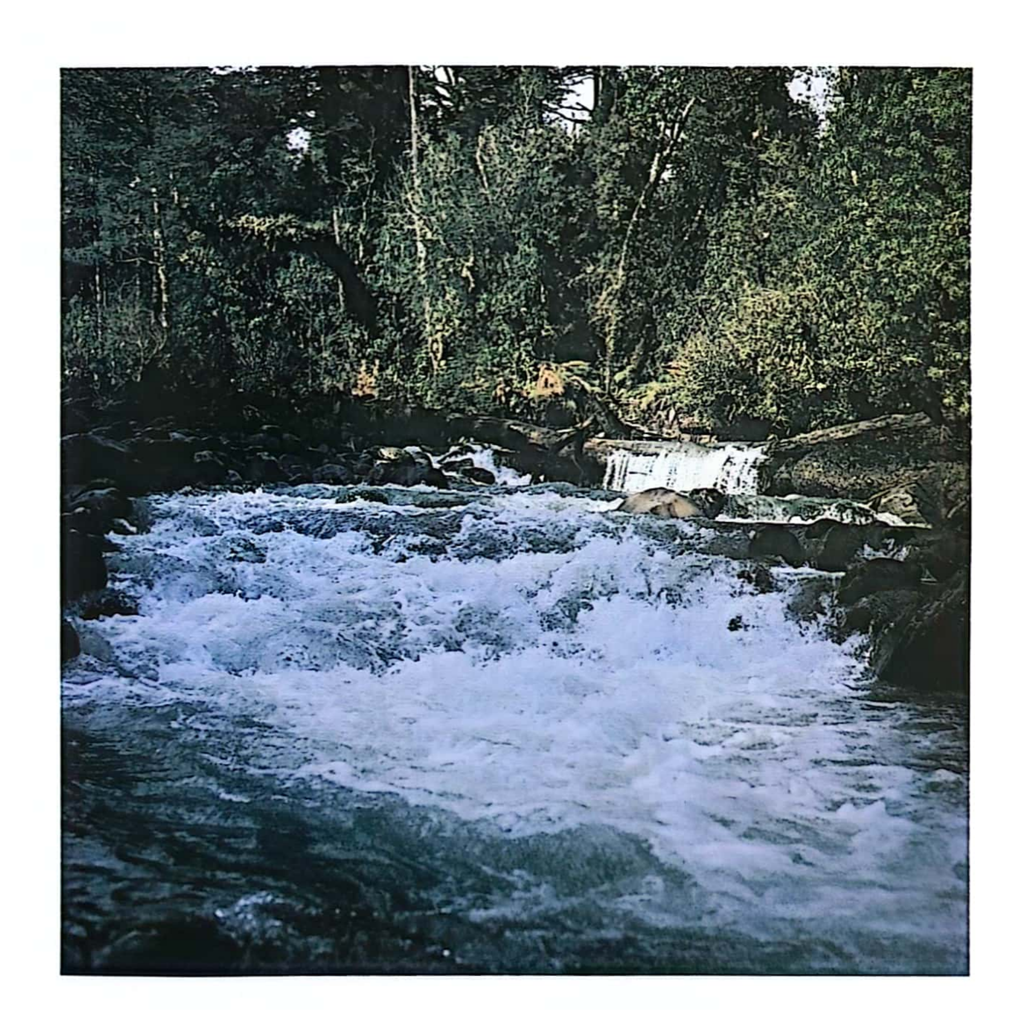
El futuro de la acuicultura ofrece grandes expectativas debido a la amplia aceptación que sus productos tienen en el mercado externo. Existe un número considerable de solicitudes para concesiones de esta actividad, por parte de empresarios interesados en entrar a este negocio. La introducción de especies al medio ambiente, que pueden generar daños ecológicos de importancia, debe ser regulada claramente, con el fin de evitar desequilibrios ecológicos no deseados. Un apoyo importante de los sectores gubernamental y privado debiera reforzar las investigaciones y estudios sobre las causas que generan la denominada "marea roja", que afecta a las poblaciones de bivalvos en gran parte del litoral y que, por aumentar los riesgos de la actividad, aleja de ésta a potenciales inversionistas. Cumpliendo con el rol subsidiario del Estado, en 1996, la CORFO ha dado apoyo a proyectos de innovación tecnológica, destacando el de asistencia técnica para el manejo genético del salmón.

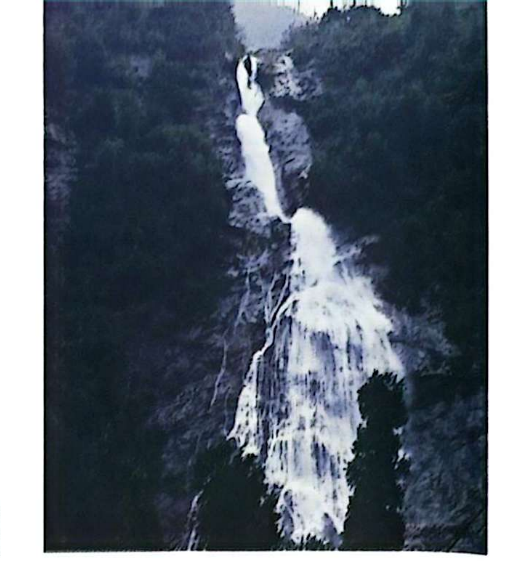
Energía

La región presenta extraordinarias posibilidades de generación hidroeléctrica debido a la abundancia de ríos de caudal voluminoso y constante a lo largo del año, asociado al significativo desnivel que las aguas deben recorrer, en trechos relativamente breves, para descolgarse hasta el mar. Sin embargo, de la actual capacidad instalada, 33% corresponde a centrales termoeléctricas, debido a que las posibilidades de inversión en el sector hidroeléctrico son todavía limitadas. Contrasta este hecho con la potencialidad existente, puesto que, en conjunto, las regiones XI y XII representan aproximadamente 36% de los recursos hidroeléctricos del país, pudiendo satisfacer las necesidades tanto chilenas como argentinas.

Las empresas eléctricas locales no tienen capacidad para atender los requerimientos que necesitan las actividades productivas, especialmente la minería, obligándolas a implementar sus propios sistemas de generación, sean hídricos o térmicos. Esta es la causa por la cual la oferta de energía no satisface la demanda, hecho que, irónicamente, ocasiona problemas como el alto costo de la energía eléctrica, que desincentiva a potenciales empresarios a instalar sus industrias en la región, transformándose en un círculo vicioso que retrasa el progreso económico regional.

Se estima que la demanda crecerá a una tasa anual de 10% hasta el año 2000, cuando será necesario contar con una capacidad instalada de 200 MW, en circunstancias que los datos actuales señalan que, en 1994, sólo existían 52 MW, de los cuales, 17 MW eran de origen termoeléctrico (33%) y 35 MW de generación hidráulica (67%).





Salto de agua, Carretera Austral, XI Región.

Turismo

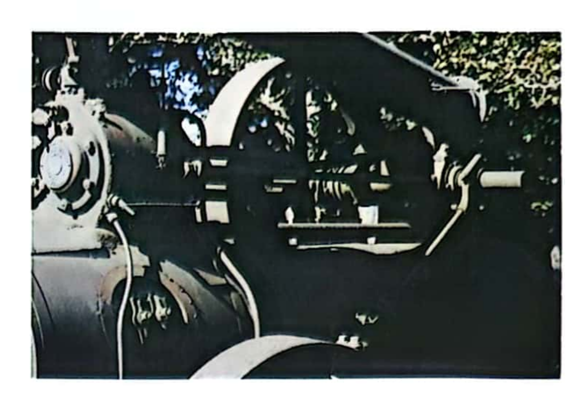
La región cuenta con un interesante potencial turístico basado en áreas que aún conservan sus características naturales y prístinas casi intactas, hecho que la destaca del resto de otras áreas turísticas, que en cierto modo ya han sido depreciadas por el turismo masivo. Todo el territorio de la región austral surge como un verdadero mercado para el desarrollo turístico ya reconocido internacionalmente. Sin embargo, este sector tradicionalmente ha adolecido de serias limitaciones para su desarrollo; entre otras razones, por la mala calidad de la infraestructura de los servicios de apoyo, la baja oferta hotelera producida por estas mismas restricciones y la difícil accesibilidad a los lugares más atractivos.

A las dificultades de comunicación física se debe que los lugares de hospedaje estén alejados de los puntos principales de atracción turística; no obstante, una adecuada red marítima, integrada a las redes viales, abriría insospechadas posibilidades al turismo tanto de origen doméstico como internacional. Además, en invierno, dichos atractivos se complementan con abundante disponibilidad de nieve para los deportes blancos, temporada que, atendida las condiciones climáticas y fisiográficas, podría alargarse a casi todo el año, de llevarse a cabo las inversiones requeridas.

Las perspectivas de desarrollo se basan en un producto turístico integrado al eje de la carretera longitudinal austral que permita practicar actividades de camping, descenso de ríos, pesca deportiva, excursionismo y escalamiento que están catalogadas como turismo de aventura y que no requieren, como aspecto fundamental, de una infraestructura hotelera de lujo, sino más bien de un servicio funcional que permita disfrutar y conocer las bellezas naturales.



Piedra El Indio. Coihaique, XI Región.



Generador de energía a vapor (locomóvil).

Minería

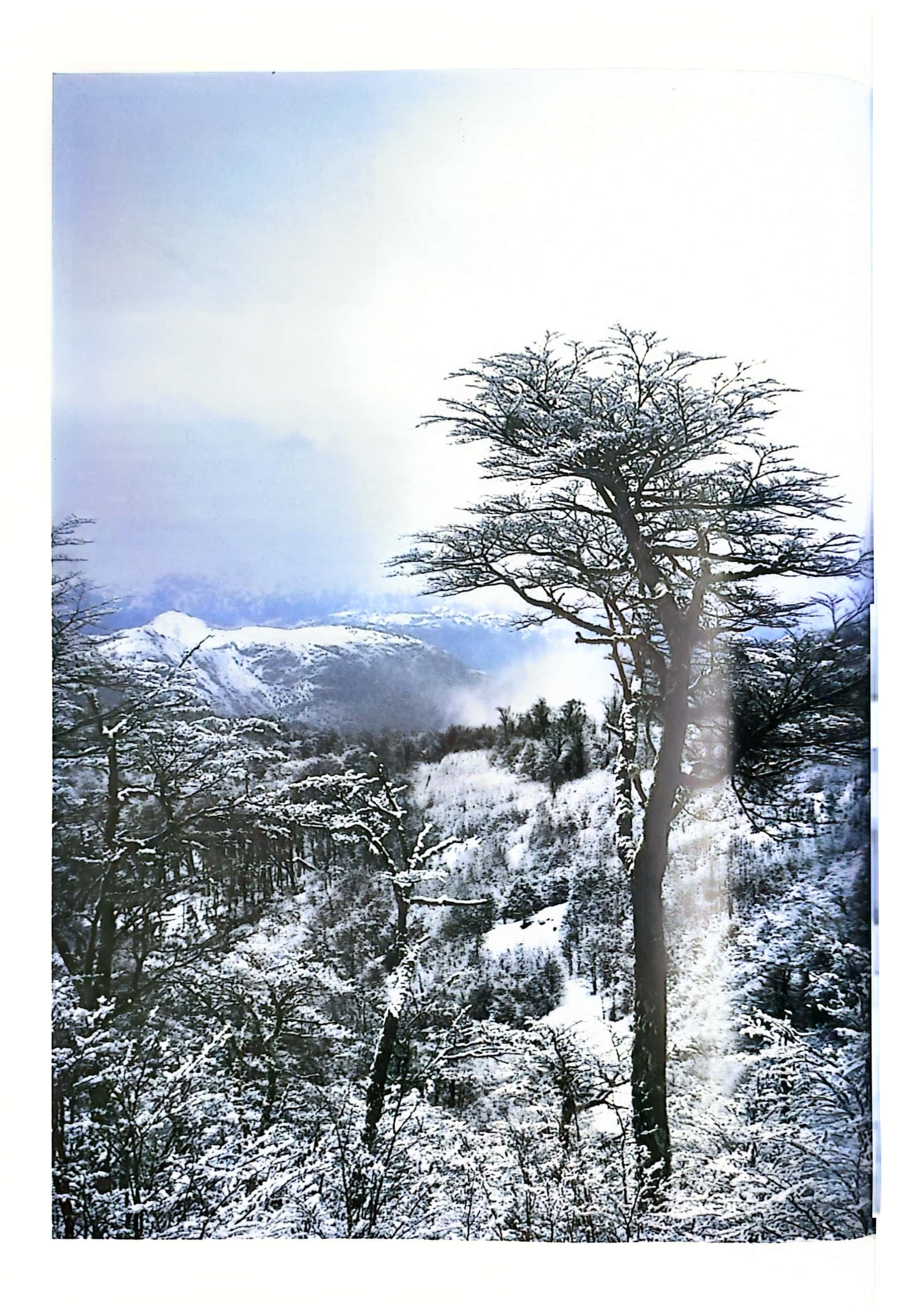
A pesar de las limitaciones que enfrenta esta actividad para su mayor expansión, la región cuenta con yacimientos de plomo, zinc, cobre y caliza, la mayor parte de ellos, tradicionalmente inexplotados o abandonados por dificultades de acceso o escasa rentabilidad, debido, como está dicho, a la incipiente infraestructura vial y energética, al aislamiento de las principales zonas de interés prospectivo y al déficit portuario para sacar los productos.

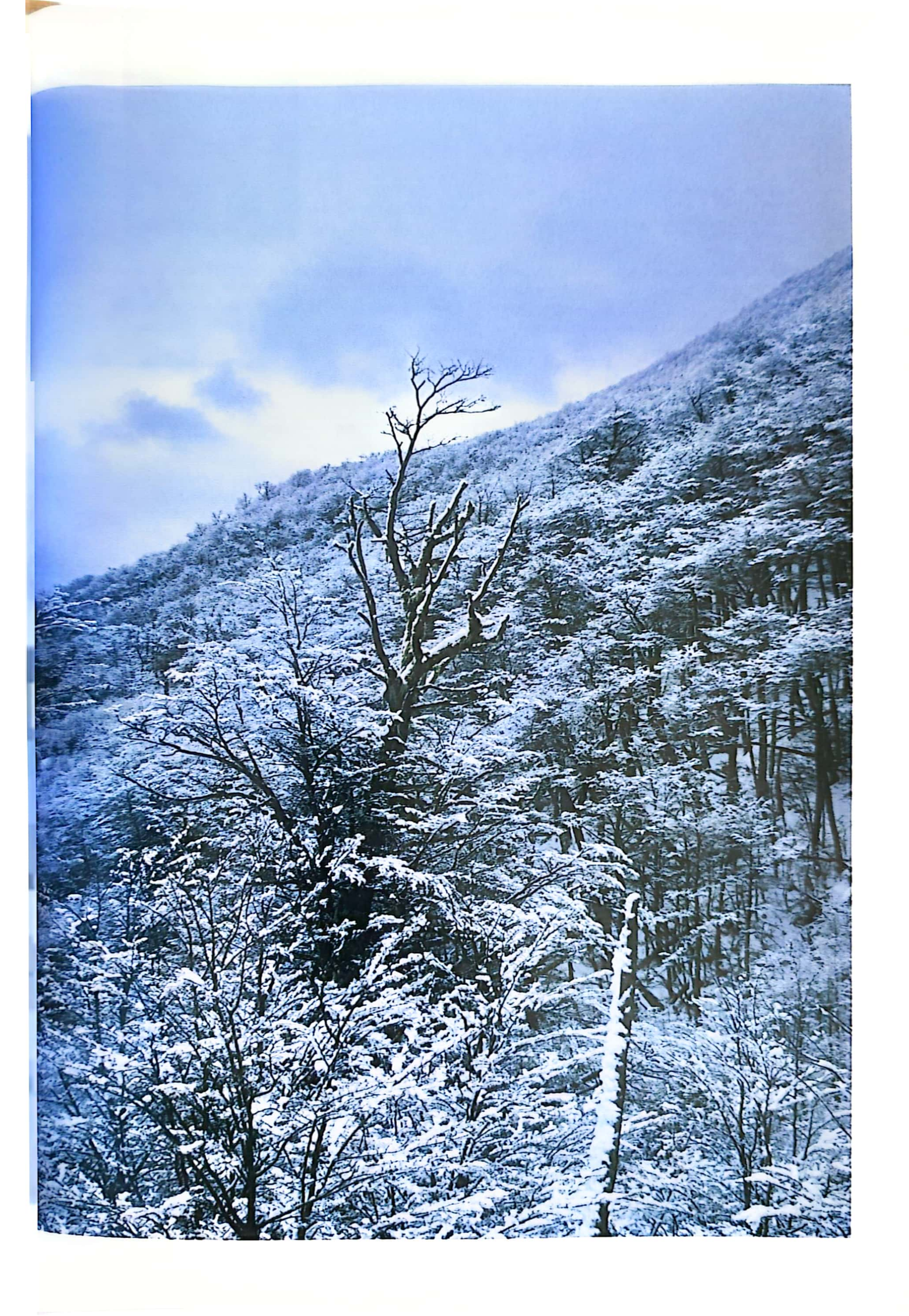
Para el sector costero insular existe escaso conocimiento de la existencia de yacimientos mineros importantes, mientras que para la región oriental se ha detectado una zona metalogénica compleja, tanto desde el punto de vista mineralógico como cronológico. Se sabe, por ejemplo, que las reservas de zinc representan los dos tercios del total conocido del país. Uno de los yacimientos más importantes de plomo y zinc es El Toqui, con reservas del orden de los cinco millones de toneladas anuales, que de explotarse a plenitud podría emplear a gran cantidad de mano de obra y que produce 80% del total nacional. A las explotaciones de plomo y zinc debe agregarse la plata y el oro como subproductos, existiendo evidencias de molibdeno, renio, tungsteno y hierro.

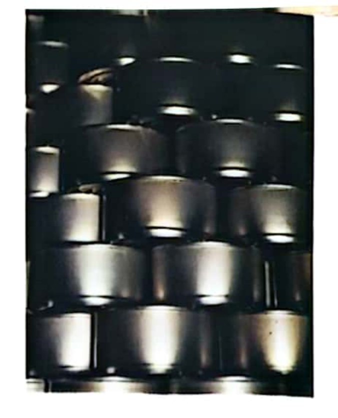
La posibilidad cierta de explotación, que ha surgido tras la construcción de la carretera austral, ha impulsado la confección de un inventario completo de los recursos minerales de la XI Región, así es como en la actualidad se está mejorando el inventario existente gracias al estudio llamado "Levantamiento Geológico de Aisén" que se financia con aportes del gobierno regional y del Servicio Nacional de Geología y Minería.



Lago General Carrera. XI Región.







EVOLUCION ECONOMICA

La zona de influencia, especialmente la correspondiente a la XI Región, ha logrado acelerar su evolución económica, aumentando la producción de bienes y servicios en forma sostenida. Es así como el Producto Interno Bruto Regional Real (PIBr) de la región Aisén expresado en moneda de 1986, ha aumentado desde $ 5.500 millones en 1960 a $ 21.700 millones en 1992, es decir, ha registrado un aumento de 300% aproximadamente, en circunstancias que el país, en igual período, lo hizo en 200% solamente. La contribución de la economía regional al PIB del país ha fluctuado históricamente entre 0,4% y 0,6%, lo que refleja la magra importancia económica que todavía mantiene la región en el contexto nacional (cuadro 4).

A pesar de la baja participación en el PIB del país, si se hace un análisis de la evolución que han tenido los diferentes sectores dentro del PIB regional, se visualizan algunos sectores de particular interés, descollando la pesca, la minería y la industria manufacturera, que en la última década, han crecido en forma considerable. Es así como, entre los años 1960 y 1990, la pesca ha aumentado su participación desde 0% a 4,8%; la minería desde 0,2% a 1,4%; la industria manufacturera desde 0,9% a 11,1%; la electricidad, gas y agua desde 0,7% a 2,5%, y el transporte y las comunicaciones desde 3,8% a 9,0%. Casi todos los sectores han crecido en desmedro del tradicional quehacer agropecuario y silvícola que ha disminuido su participación desde 32% a 17,6%

CUADRO 4
PRODUCTO INTERNO BRUTO DEL PAIS Y DE LA XI REGION, 1960 - 1992
(Millones de pesos de 1986)

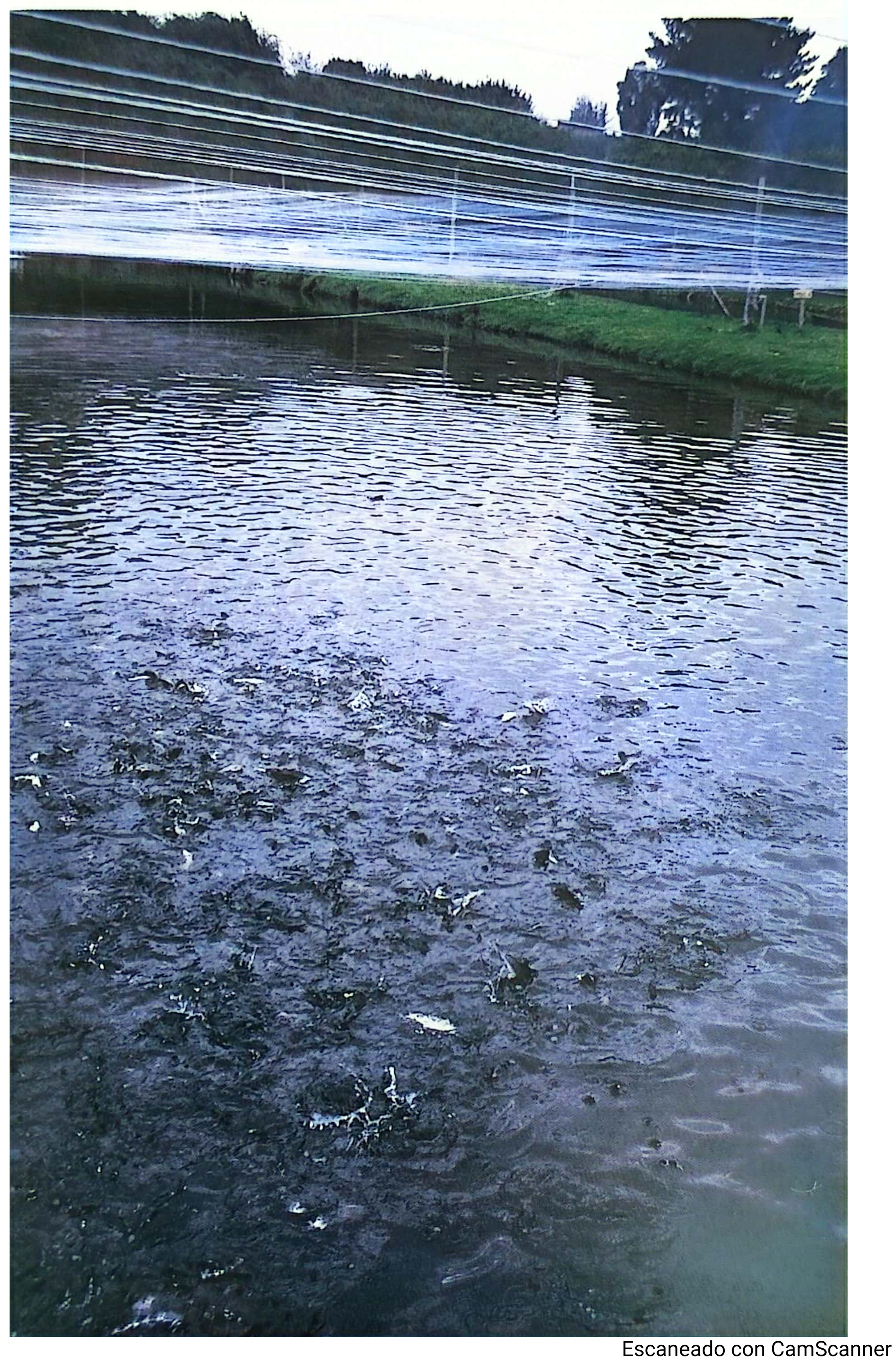
Año	PAIS		REGION AISEN		País	% Participación de la región Aisén
	PIB	% Variación	PIB	% Variación	%	
1960	1.455.563	—	5.459	—	100	0,37
1965	1.868.310	4,95	6.990	8,6	100	0,37
1970	2.228.717	3,44	12.016	6,1	100	0,54
1975	2.065.099	-12,05	11.485	-1,3	100	0,50
1980	2.851.849	6,61	14.269	1,4	100	0,59
1985	2.868.406	3,16	15.268	4,7	100	0,53
1990	3.846.846	3,01	19.171	1,1	100	0,50
1991	4.073.282	5,89	20.974	9,4	100	0,51
1992	4.452.973	9,32	21.792	3,9	100	0,49

Fuente: MIDEPLAN."Estrategia para el Desarrollo de Aisén", 31 de marzo de 1995.

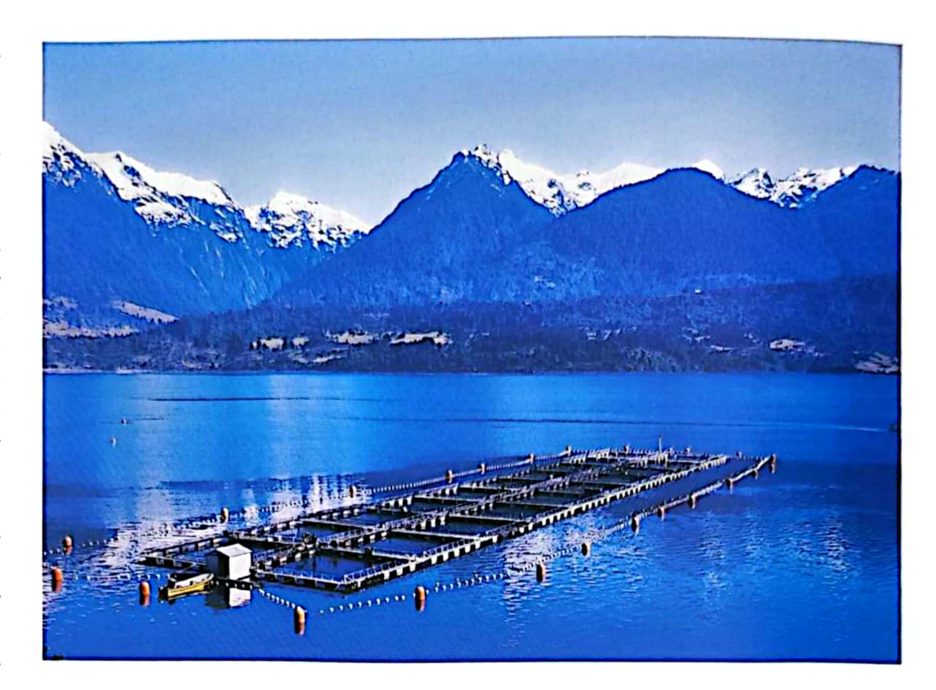
CUADRO 5
XI REGION, PARTICIPACION SECTORIAL EN EL PRODUCTO INTERNO BRUTO.
1960, 1970, 1980 y 1990.
(Porcentajes)

SECTOR	1960	1970	1980	1990
Agropecuario-silvícola	32,00	31,40	21,40	17,60
Pesca	0,00	0,20	0,30	4,80
Minería	0,20	0,30	0,10	1,40
Industria manufacturera	0,90	1,10	1,10	4,60
Construcción	9,50	15,90	10,90	11,10
Electricidad, agua y gas	0,70	0,80	1,40	2,50
Transporte y comunicaciones	3,80	4,10	9,00	9,00
Comercio	11,40	9,90	10,40	11,50
Otros	41,40	36,30	45,40	37,60
PIB total	100,00	100,00	100,00	100,00

Fuente: MIDEPLAN."Estrategia para el Desarrollo de Aisén", 31 de marzo de 1995.



Cultivo de salmones.



y del comercio, que solamente ha mantenido su importancia relativa, 11% aproximadamente; sin embargo, en este último sector destaca la participación creciente del rubro turismo como consecuencia de la inauguración y entrada en escena del camino longitudinal austral (cuadro 5).

Simultáneamente, la apertura a los mercados externos ha ido aumentando a partir de 1986, año en que 48,4% de los ingresos por exportaciones de la región Aisén correspondió a productos minerales, seguidos por los productos del mar con 31,5%, reuniendo ambos casi 80% del total exportado. En el año 1992, debido al auge de la explotación de algunos productos, especialmente el recurso salmón, la composición varió notablemente; en efecto, los productos del mar aumentaron su participación a 51,1% (26,5% correspondió a salmón) y los minerales bajaron a 19,7% sumando ambos rubros 70,8% de las exportaciones regionales. En 1996, del total exportado, 61% lo aportó la pesca y 18% la minería, generando ambos sectores aproximadamente 80% de las exportaciones.

La evolución de las exportaciones ha tenido un aumento sostenido en el período 1986-1994 creciendo en 1.043%, alcanzando su máximo en 1992 (US$ 65,4 millones), para bajar a US$ 53,9 millones en 1993, debido fundamentalmente a la caída de las exportaciones de productos del mar, por menor captura, a causa de la sobreexplotación de la merluza y a menores precios del salmón en el mercado japonés (cuadro 6); sin embargo, en 1996 los despachos totales al exterior superan los US$ 95 millones. La asociación con el MERCOSUR en 1996 abre nuevas y promisorias proyecciones a dicho mercado.

La composición de las participaciones, relativas de los diferentes productos, en las exportaciones regionales es un tema que también es digno de destacar, por el explosivo crecimiento que ha tenido la exportación del salmón. Así es como puede apreciarse, en el cuadro 6, que al año 1986 este producto carecía de representación y ocho años más tarde, en 1994, aparece en el primer lugar con 43,21% de participación, desplazando de ese puesto al resto de los productos del mar, rubro que se mantiene en 30% aproximadamente a lo largo de todo el período, superando a la minería que disminuye desde 48% a 22%.

Pese a todo, las exportaciones no han podido diversificarse ni han continuado aumentando, a pesar de existir abundantes recursos naturales, debido al "cuello de botella" constituido por dos factores: la falta de especialización de la mano de obra y el déficit tecnológico de los procesos productivos. La carencia de instituciones de enseñanza especializada en la región atenta contra la disponibilidad de una fuerza de trabajo de mayor productividad, brecha que ha de cubrirse a futuro, si se desea expandir las exportaciones. En la actualidad dicha falencia se cubre, en parte, importando mano de obra especializada desde otras regiones.



Productos terminados conservera local. Provincia de Palena, X Región.

CUADRO 6

XI REGION AISEN. COMPOSICION PORCENTUAL DE LAS EXPORTACIONES, 1986 - 1994
(Miles de dólares FOB y porcentaje de participación)

PRODUCTO	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Lana	462,44	587,00	914,90	0,00	300,32	0,00	0,00	0,00	0,00
	8,77	4,29	3,20	0,00	0,64	0,00	0,00	0,00	0,00
Industrial	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	26,48	120,19	1.602,91	687,12
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,18	2,97	1,14
Agroindustria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.193,62	937,41	190,97
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,82	1,74	0,32
Corderos vivos	157,05	86,93	181,43	381,22	417,82	126,87	125,32	0,00	288,34
	2,98	0,64	0,63	0,95	0,89	0,26	0,19	0,00	0,48
Maderas	437,71	766,15	821,91	191,00	154,00	196,97	278,82	285,61	272,47
	8,31	5,60	2,88	0,48	0,33	0,40	0,43	0,53	0,45
Minerales	2.551,12	5.304,92	7.010,47	13.104,22	16.405,198	12.482,33	12.900,94	12.344,62	1.253,26
	48,41	38,77	24,53	32,68	34,83	25,24	19,72	22,90	21,50
Productos del mar	1.661,62	6.938,53	18.569,86	26.421,23	24.471,78	29.338,58	33.464,02	23.349,76	19.315,54
	31,53	50,71	64,98	65,89	51,95	59,32	51,15	43,32	32,90
Salmón	0,00	0,00	1.079	0,00	5.357	7.284	17.341	15.382	26.019
	0,00	0,00	3,78	0,00	11,37	14,73	26,51	28,54	43,21
TOTAL	5.269,93	13.683,53	28.577,88	40.097,88	47.107,30	49.455,64	65.423,92	53.902,59	60.226,81
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fuente: MIDEPLAN."Estrategia para el Desarrollo de Aisén", 31 de marzo de 1995.





Industria

Esta actividad representa 4,6% del PIB regional (cuadro 4) lo cual no es significativo; sin embargo, entre 1960 y 1990, el sector ha mejorado su aporte relativo desde poco menos de 1% a 4,6% lo que demuestra un avance en la dirección correcta del desarrollo, ya que esta actividad involucra un mejoramiento cualitativo, la incorporación de valor agregado a las materias primas básicas.

Como lo muestran las cifras este sector no ha ocupado, históricamente, un lugar destacado en la composición del PIB regional, sin embargo cabe señalar que en el período 1980-1990, época en que se inauguran los primeros tramos del nuevo camino austral, mejoró su participación desde 1,1% a 4,6%.

Inicialmente el sector produjo exclusivamente para el mercado regional. Sólo en la década de los 80 inició su apertura a los mercados externos aprovechando la utilización de productos marinos tales como el procesamiento de truchas y salmones y la elaboración de madera. La industria pesquera, cuyas plantas se encuentran ubicadas principalmente en Puerto Chacabuco, Puerto Cisnes, Puerto Aguirre y Puerto Aisén, se dedican a preparar productos congelados, enfriados y en conserva. La industria procesadora de carne de liebre también ha producido para la exportación, aun cuando en niveles menores, pero que representan actividades que generan empleo y demandan algún grado de tecnología.

El sector presenta interesantes posibilidades de crecimiento, en la medida que los sectores primarios pesquero y forestal logren incorporar más tecnología avanzada, capacitar más mano de obra y, especialmente, mejorar la infraestructura de apoyo.



Productos de la zona.

Agricultura

La producción agrícola se realiza fundamentalmente en áreas donde se presentan microclimas como Chile Chico y en volúmenes de producción que, si bien no son de magnitud, se orientan al consumo local contribuyendo al menos a reducir estacionalmente el déficit de productos agrícolas; la falta de tecnología adecuada y las condiciones generales del clima no permiten sustentar mayores niveles de producción. La región adolece de un déficit en estos productos y es por ello que la diferencia debe ser traída desde otras regiones septentrionales del país. En 1993, por ejemplo, se trajeron a la región 9.123 toneladas de productos agrícolas para satisfacer las necesidades alimenticias de la población.

Ganadería

La región Aisén cuenta con un programa de banco ganadero exclusivo para el área, cuya finalidad es lograr una mayor rapidez en el repoblamiento de la masa ganadera. Este sistema opera a través de la modalidad de mediería, en virtud de la cual el banco entrega al ganadero un número específico de cabezas por un determinado período a cambio de su cuidado, explotación, reproducción y posterior reparto de utilidades. La efectividad de este programa ha quedado de manifiesto ya que las ventas de ganado han venido aumentando sostenidamente desde 1984 hasta la fecha.

La producción de lana se ha visto afectada por las malas expectativas de precio en el mercado internacional lo que se traduce en un negocio de baja rentabilidad y poco atractivo. Las exportaciones de lana han ido disminuyendo su importancia relativa dentro del total de exportaciones de la región, ya que en 1986 colaboraba con 9% aproximadamente del total, disminuyendo a 0% en 1994 (cuadro 6).

La región Aisén ha sido tradicionalmente ganadera con una producción de bovinos destinada, vía Puerto Montt, a la zona central del país y su actividad ha sido relativamente estable desde 1985 con un promedio de extracción anual de ganado de aproximadamente 40.000 cabezas.

El ganado ovino ha sido afectado por el bajo precio de la lana en los mercados internacionales y su extracción ha sido de 60.000 cabezas anuales, en los últimos diez años. Las exportaciones han ido creciendo a partir de 1986, año en que se registraron embarques de corderos vivos por valor de US$ 157.000 que alcanzaron a US$ 288.000 en 1994, e incluso en 1990 se logró exportar por un valor de US$ 418.000.

Pese a las interesantes posibilidades que presenta la existencia de aproximadamente 500.000 ha de suelo aprovechable en esta actividad (cuadro 2), si no se ofrecen las condiciones mínimas indispensables para su desarrollo a mediano y largo plazo, la producción ganadera no repuntará significativamente; los elevados costos de transporte y de la energía todavía hacen poco rentable cualquier proyecto. La importación de carne, a precios inferiores al costo de producción local, atenta contra el desarrollo de este sector, aun cuando favorece al consumidor. Sin embargo, la capacidad de carga potencial de las praderas podría triplicarse con un uso más intensivo y empleo de fertilizantes.



Forestal

En el año 1993 se llegó a la explotación de 26.800 m³ de los cuales 21.580 m³ correspondieron a lenga, cuyo destino principal fue el mercado externo por un monto de US$ 1.381.670. La producción señalada corresponde a la industria forestal primaria conformada por 23 empresas ubicadas en las localidades de Coihaique, Puerto Aisén, Cochrane y Puerto Cisnes. En 1996, la madera aserrada llegaba a los 24.000 m³ y las exportaciones se estimaban en US$ 2,4 millones.

De acuerdo con el reciente catastro que elaboran CONAF y Conama, la superficie histórica que consignaba 2.920.000 ha de bosque nativo se estaría duplicando; no obstante, es importante destacar las actividades de reforestación con el fin de no agotar este recurso, las que han alcanzado un ritmo promedio de 600 ha anuales, lo que hace un total aproximado de 26.900 ha reforestadas hasta el año 1994, de las cuales 16.400 ha corresponden a gestión estatal y 10.500 a gestión privada.

El sector forestal es uno de los que representa mayores posibilidades para la región, sin embargo, a principios del siglo XX, cuando se inició la colonización de la zona, la mayor parte de los territorios se encontraban cubiertos por bosques naturales, cuya extensión se calcula en 3 millones de ha que fueron sobreexplotadas, especialmente el bosque de lenga, con el propósito de transformar las tierras en ganaderas.



Aserradero local.
XI Región.

La participación del sector agropecuario y silvícola en el PIB regional ha ido disminuyendo desde 32% en 1960 a 17,6% en 1990, siendo desplazado en su importancia relativa por otros sectores de mayor dinamismo como la pesca, la minería, la industria y la construcción, es decir, por la mayoría de los otros sectores, lo cual indica que las condiciones que requiere la actividad no han sido las adecuadas para mantener un crecimiento capaz de generar una mayor participación en la actividad productiva regional (cuadro 5).



Madereo.

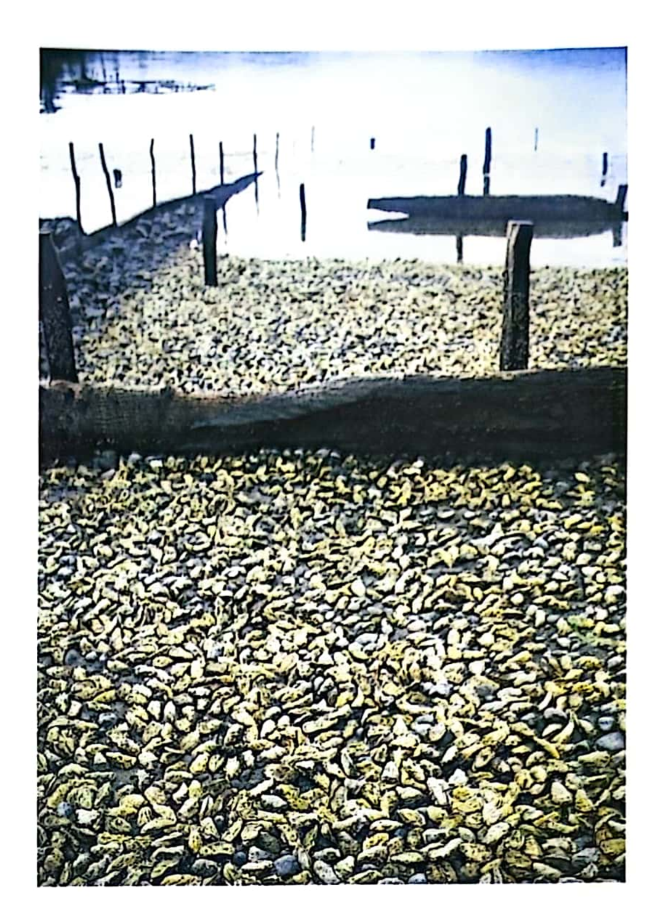
Pesca y Acuicultura

Este sector ha tenido un interesante crecimiento debido, fundamentalmente, a la apertura del país a los mercados externos; a la llegada de capitales foráneos y nacionales que instalaron algunas empresas, y al aumento importante de la flota pesquera que incluye hasta buques factoría. Como consecuencia de lo anterior, el sector ha aumentado su participación en el PIB regional desde 0% en 1960 a 4,8% en 1990 (cuadro 5), especialmente las exportaciones de salmón las que en 1986 carecían de registro de exportación, sin embargo, al año 1994 habían alcanzado a US$ 26 millones, según se consigna en el cuadro 6, y la pesca desembarcada que se incrementó de 10.800 tm en 1995 a 19.500 tm en 1996 y se proyecta una captura de 45.000 tm para el año 2000.

Entre los cultivos marinos que presentan buenas perspectivas están las ostras, choritos y cholgas que pueden abastecer a la industria conservera de la X Región y de las plantas de congelado de Puerto Chacabuco y Puerto Aisén, en la XI Región. Estos productos, con elevado valor comercial, pueden abastecer los mercados de los principales centros de consumo nacional y extranjero. Esta actividad abastece de insumos a parte de la industria pesquera que, tal como se señalara anteriormente, tuvo un fuerte repunte a partir de la década de los 80; además, provee trabajo permanente a más de 1.000 personas, contingente que se duplica durante la temporada de alta.



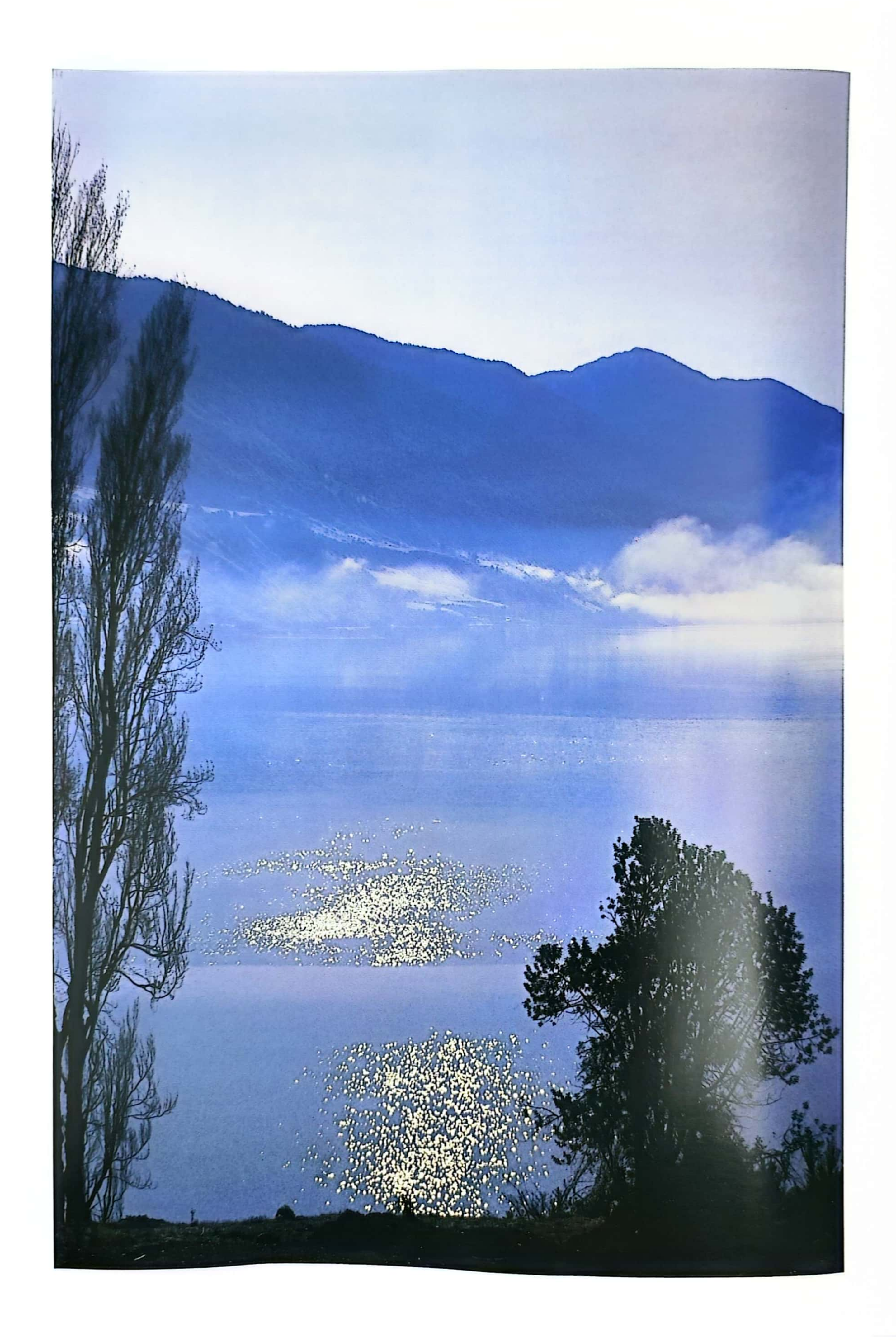




En lo relativo al cultivo de peces, también la región presenta buenas expectativas, en especial para especies salmonídeas, tanto de agua dulce como de mar. Estos productos tienen alto valor comercial y pueden colocarse masivamente en los mercados internos y externos. Aisén aporta apoximadamente 30% de la producción nacional de salmones, siendo Chile el segundo productor mundial de salmón del Pacífico. En 1989, la producción total de truchas y salmones alcanzó a 1.317 toneladas, llegando a 5.809 toneladas en 1993, a 10.800 en 1995 y a 19.500 toneladas en 1996.

El auge de la salmonicultura regional ha sido tan explosivo, que las estimaciones para el año 1997 señalan que generará divisas por encima de US$ 80 millones, o sea, más que el total de las exportaciones registradas para la región en 1994 (US$ 72 millones).

Recientemente se ha echado a andar un proyecto pionero en Puerto Chacabuco para acortar el período de engorda de la merluza austral y lograr niveles de sobrevivencia superiores a las del medio silvestre, a través del sistema de confinamiento; de esta forma se busca revertir el proceso de disminución de los stocks actuales de esta especie demersal, que es objeto de una activa captura comercial desde la X Región al sur.



Energía

La generación de energía eléctrica proviene de centrales hidroeléctricas y térmicas (cuadro 7). Debido al crecimiento experimentado por las actividades productivas y al incremento demográfico, especialmente el desarrollo de localidades como consecuencia de la apertura de la carretera austral a partir de 1982, en 1991 la generación bruta de energía eléctrica en la región Aisén llegaba a 55,5 MWH alcanzando a 73,7 MWH en 1995, lo que corresponde a 0,28% del total nacional. Pronto entrará en funcionamiento, en las proximidades de la ciudad de Coihaique, una central termoeléctrica que contará con dos unidades con una capacidad de 2 MWH cada una.



Río Baker.
XI Región.

CUADRO 7
XI REGION – GENERACION DE ELECTRICIDAD, 1989 - 1995
(MWH)

Año	Total	Térmica	Hidráulica
1989	46,8	6,4	40,4
1990	50,8	8,0	42,8
1991	55,6	15,3	40,3
1992	59,5	17,1	42,4
1993	59,8	14,1	45,7
1994	69,5	n.d.	n.d.
1995	73,7	n.d.	n.d.

Fuente: MIDEPLAN."Estrategia de Desarrollo XI Región" e INE. "Compendio Estadístico 1996".

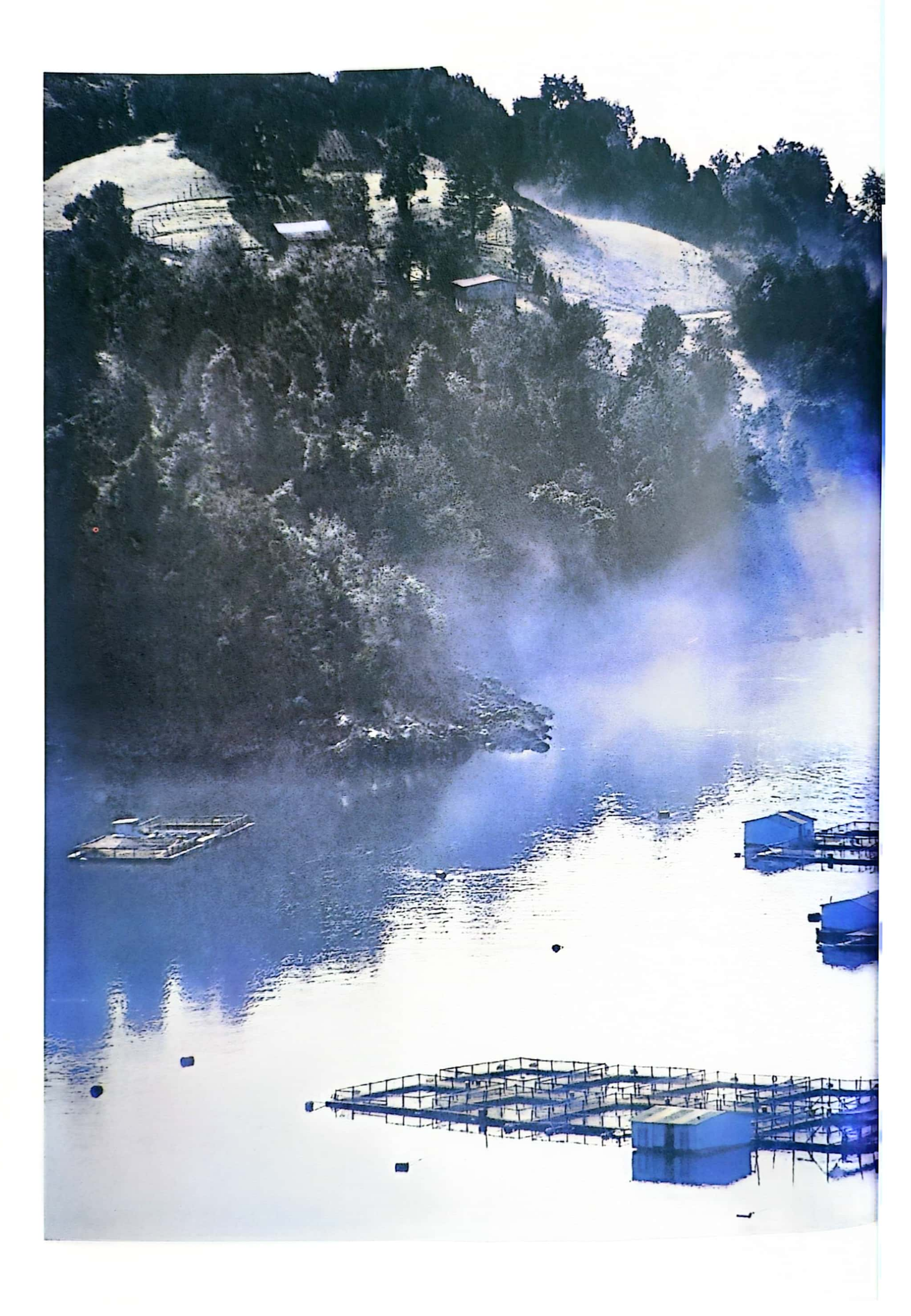
Edelaysén, la empresa eléctrica local, cuenta con 1.100 km de red para la transmisión y distribución de electricidad a 20.000 clientes y, además, minicentrales para diversas localidades como: Río Azul en Puerto Ramírez, Nuevo Reino en Puerto Cisnes y El Traro en Cochrane.

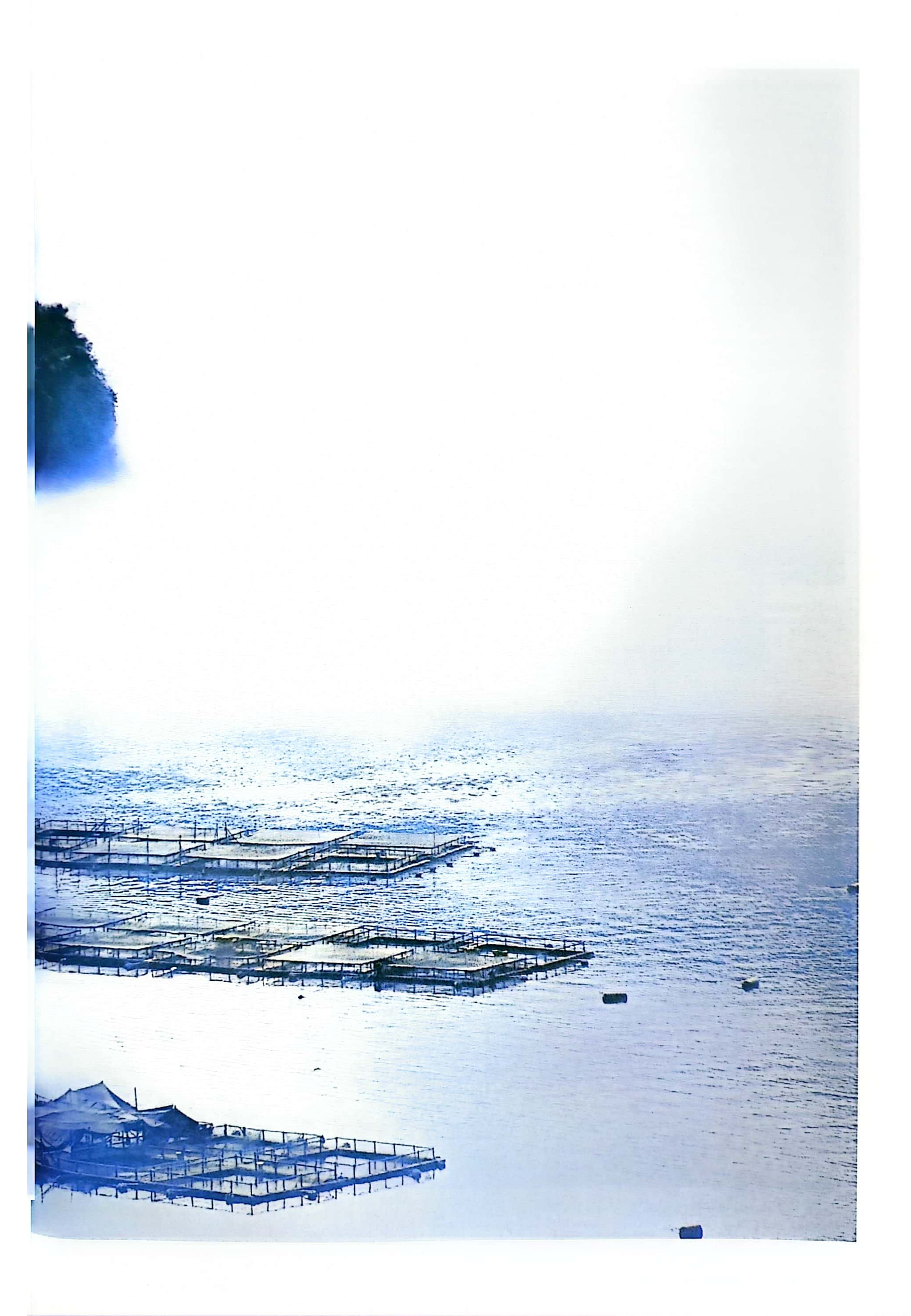
Pese a lo anterior, la generación térmica alcanzaba a 41% en 1996, situación que debiera revertirse elevando el aporte hidroeléctrico a 80%, para lo cual se amplía la central hidroeléctrica de Puerto Aisén y se prepara el proyecto de la central hidroeléctrica Lago Atravesado a 28 km de Coihaique, que debe entrar en funciones a fines de 1999.

Existen también algunas pequeñas minicentrales que proporcionan energía eléctrica a localidades distantes como Villa O'Higgins, caleta Tortel y Melinka, entre otras, las que funcionan bajo gestión municipal. En algunas localidades, la generación eléctrica utiliza grupos electrógenos, que funcionan sólo algunas horas del día y presentan problemas de regulación de voltaje, a lo que se agrega a veces la dificultad para abastecerlos de combustible.

Todo lo anterior incide en que el costo de la energía eléctrica en la región sea uno de los más altos del país, doblando los costos de, por ejemplo, Santiago cuyo valor residencial a público es $ 3,16 por KWH y el de Aisén es $ 6,01 por KWH; en la energía industrial, a su turno, sucede algo parecido, por ejemplo, el costo del KWH en Concepción es $ 3,88 y en Aisén es $ 7,57.

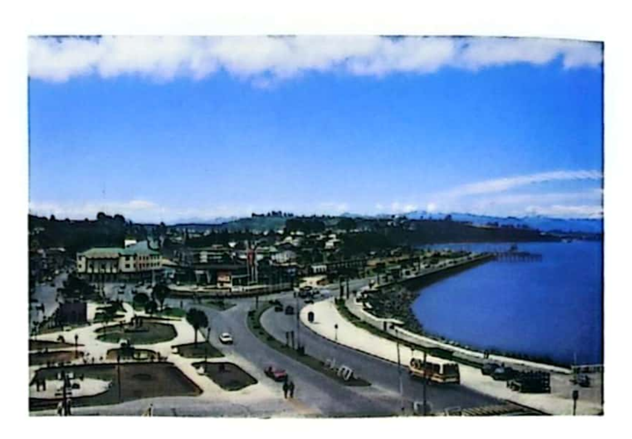
Finalmente, para aprovechar en parte, el enorme potencial hidroeléctrico de la zona, se estudia un proyecto para instalar una planta reductora de aluminio en las proximidades de Puerto Aisén, con capacidad para elaborar 270.000 tm anuales, lo cual implica construir dos centrales hidroeléctricas, una en el río Cuervo de 430 megawatts y otra en lago Cóndor de 46 megawatts y un puerto para barcos de hasta 60.000 tm; de concretarse el proyecto se abrirían 900 plazas directas de trabajo y 1.500 indirectas.





Turismo

Debido a los atractivos turísticos con que cuenta la región, la cantidad de turistas extranjeros provenientes principalmente de Argentina, Europa, Norteamérica, Israel y Japón, que visita la región, ha ido en rápido aumento; en 1989 fue de 1.824 personas, en cambio en 1992 esta cifra se había elevado a 4.438 visitantes registrando un crecimiento de 143% en sólo tres años (cuadro 8). No cabe duda que el impacto directo del camino longitudinal austral ha sido crucial para esta actividad.



Puerto Montt.
X Región.

CUADRO 8
XI REGION – FLUJO DE TURISTAS, 1989 - 1993

Año	PERNOCTAN Total	PERNOCTAN País de residencia Chile	PERNOCTAN País de residencia Otros	LLEGADOS Total	LLEGADOS País de residencia Chile	LLEGADOS País de residencia Otros
1989	9.974	8.150	1.824	16.668	13.676	2.992
1990	10.538	8.219	2.319	19.398	14.732	4.666
1991	10.393	6.828	3.565	21.474	13.865	7.609
1992	12.980	8.709	4.271	24.343	16.078	8.265
1993	12.199	7.761	4.438	21.928	13.550	8.378

Fuente: MIDEPLAN."Estrategia de Desarrollo XI Región", 31 de marzo de 1995.



Sector Vodudahue, fiordo Comau.
Comuna Hualaihué.
Provincia de Palena, X Región.



Minera Cristal.
Lago General Carrera,
XI Región.

Minería

Aunque la actividad minera representa un porcentaje muy bajo del total nacional y también del PIB regional, no ha estado exenta de un crecimiento sostenido entre los años 1960 y 1990, habiendo aumentado su participación en el PIB regional desde 0,2% a 4,8%, produciéndose el mayor crecimiento en la década de los 80, según puede observarse en el cuadro 5.

El producto de mayor importancia es el concentrado de zinc que ha tenido un vigoroso crecimiento en los últimos diez años. En 1970 se extrajeron 2.573 toneladas, en 1984 se llegó a 27.248 toneladas y en 1993 el volumen fue de 59.336 toneladas (crecimiento de 118% en el período de funcionamiento de la carretera austral). A escala nacional es importante este volumen ya que monopoliza 94% de la producción de zinc.

A 25 km de Chile Chico se localiza la mina de oro y plata Fachinal, cuya explotación se inició en octubre de 1996 con una producción anual estimada de 950 kg de oro y 6.800 kg de plata que se exporta en su totalidad a Japón. Gracias al mejoramiento de la red vial, su producción se desplaza en camiones por más de 200 km hasta su lugar de embarque, Puerto Chacabuco.

Infraestructura

Como ya se citara anteriormente, la falta de infraestructura, en general, es una debilidad que presenta la región, ya que retrasa el desarrollo y la explotación de las riquezas de la zona. Específicamente, la red vial existente en la región es de 2.560 km, de los cuales 1.400 km son de ripio, 110 km pavimentados y 1.050 km con plataforma de tierra y/o con escasa carpeta de rodado. Por tratarse de la última región que se incorpora a la red nacional, tiene carencias serias de vialidad que han sido compensadas con la construcción de la carretera austral, lo cual ha permitido mejorar las comunicaciones y el comercio; sin embargo, para la zona, el desarrollo de infraestructura vial sigue siendo clave para el desenvolvimiento regional.

En vialidad urbana, la mayor cantidad de calles pavimentadas se concentra principalmente en Coihaique y en reducida proporción en Puerto Aisén.

La cobertura de agua potable alcanza a gran parte de la población urbana existiendo además los sistemas de agua potable rural que abastecen a los poblados menores y dispersos.

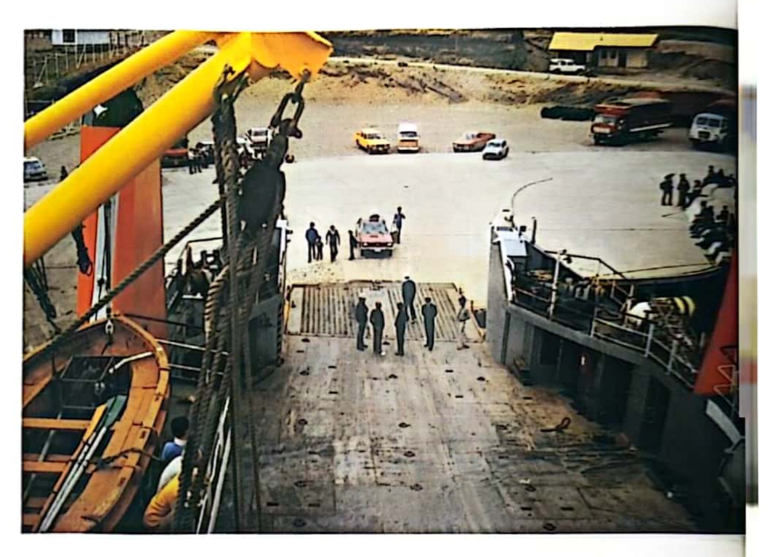
El servicio de alcantarillado solamente existe en Coihaique, Puerto Aisén, Cochrane y Chile Chico y se inicia el de Puerto Cisnes. Sólo disponen de plantas de tratamiento de aguas servidas las localidades de Cochrane, Chile Chico y Puerto Cisnes.

La infraestructura portuaria se concentra en Puerto Chacabuco, que es el terminal de la región y que constituye el acceso a los mercados nacionales y extranjeros, sin embargo su limitada capacidad e infraestructura afecta la fluidez del intercambio comercial. No obstante, existen muelles de atraque en Melinka, Puerto Aguirre y caleta Andrade.

Los aeródromos se encuentran distribuidos en toda la región con pistas cortas y de bajo estándar, las que sólo permiten operaciones de aviones pequeños. Los dos aeropuertos regionales están en las proximidades de Coihaique: Balmaceda y Teniente Vidal.



Aeropuerto de Balmaceda. Provincia de Coihaique, XI Región.



Embarque de vehículos en trasbordador.



Costanera de Puerto Montt. X Región.



Tejido artesanal.

Empleo

Las oportunidades de trabajo en la región han presentado una tendencia creciente a partir de la década de los 80; según se desprende del cuadro 6, la fuerza de trabajo ha crecido en 42% desde el año 1984 a 1994, generándose el mayor aumento a partir de 1980. Sin embargo, en estos mismos diez años los sectores productivos y servicios financieros lo han hecho a tasas mayores: el sector agrícola y pesquero lo ha hecho a una tasa de 88,5%, la industria manufacturera a casi 300%, la construcción a 162% y el sector financiero a 380%. Aun cuando el sector más importante en la generación de empleos ha sido el de servicios comunales, sociales y personales, su participación relativa ha ido perdiendo peso debido a las mayores tasas de crecimiento de los otros sectores mencionados (cuadro 9).

Es necesario destacar que una de las limitantes de la región para un mayor crecimiento de la fuerza de trabajo, es la falta de organismos que permitan obtener una mayor especialización y capacitación laboral. Hoy, para suplir esta falencia, se traen trabajadores especializados desde otras regiones, lo cual indudablemente, encarece el valor de la mano de obra. Asimismo, las condiciones de clima hacen que durante el invierno se produzca desempleo estacional en la fuerza de trabajo no especializada, mayoritariamente en el rubro construcción, en consecuencia, aunque la zona tiene la tasa de desempleo más baja del país, entre 1% y 2%, en el invierno puede alcanzar a 6% e incluso 8%.

CUADRO 9
XI REGION – EVOLUCION DE LA FUERZA DE TRABAJO OCUPADA, POR RAMA DE ACTIVIDAD ECONOMICA, 1976 - 1994
(Número de personas)

Año	TOTAL	Agricultura y pesca	Minería	Indust. manufacturera	Electr. agua y gas	Construcción	Comercio	Transporte y comunicaciones	Financiero	Serv. com. sociales y personales
1976	19.600	5.300	–	1.000	200	1.400	2.400	1.200	400	7.700
1980	21.400	5.100	–	1.200	400	2.400	3.300	1.700	200	7.100
1984	25.700	4.800	–	1.000	300	1.600	3.900	1.900	200	12.000
1988	36.800	7.800	400	3.500	300	3.000	3.600	1.900	700	9.600
1991	32.300	8.200	400	3.300	300	3.100	4.300	1.800	800	10.200
1993	35.900	9.000	400	3.900	300	3.100	6.300	2.400	600	9.900
1994	36.440	9.050	130	3.990	160	4.190	5.810	1.300	960	10.830

Fuente: MEDIPLAN."Estrategia de Desarrollo XI Región", 31 de marzo de 1995.

Pesca y acuicultura. X Región.



De acuerdo al compendio estadístico de 1996, del INE, la fuerza de trabajo total empleada alcanzaba a 37.280 personas en 1995, de las cuales 9.130 se ocupaban en agricultura y pesca; 280 en minería; 5.140 en la industria manufacturera; 280 en electricidad, agua y gas; 4.090 en construcción; 4.630 en comercio; 3.070 en transporte y comunicaciones; 970 en el sector financiero, y 9.690 en los servicios comunales, sociales y personales.

Estos datos señalan que la región mantiene una fuerte proporción de la fuerza de trabajo ocupada por organismos burocráticos, que administran los servicios de la zona, 26%, siendo deseable que esta composición se revierta con el fin de demostrar que las nuevas ocupaciones responden a la materialización de nuevos proyectos productivos de bienes y/o servicios provenientes del sector privado.



PERSPECTIVAS DE DESARROLLO

Adicionalmente a los beneficios de mayor desarrollo productivo y social, que ya ha recibido la región gracias a la construcción de esta importante carretera, en la medida que se resuelvan los problemas estructurales que presenta la región, vale decir: infraestructura, llegada de capitales y uso de tecnología moderna, las actuales potencialidades productivas y la situación general, señalan que ésta "presenta las mejores características para un desarrollo futuro acelerado".

Corregidas dichas debilidades, la región tendrá el empuje suficiente para crecer, productiva y socialmente, a tasas que podrían superar a las demás regiones del país (ya que está casi todo por hacer) hasta alcanzar una "masa crítica" de sustentación, que le permita continuar con su crecimiento en forma sostenida. Mientras ello no sea así, el Estado debería seguir haciendo esfuerzos para establecer, a través de cuerpos legales y reglamentarios, los incentivos adecuados para que el sector privado se interese por explotar las riquezas regionales, que aún esperan ser transformadas en bienes y servicios que satisfagan las necesidades de los pobladores regionales, los del resto del país y del mundo.

Como se indicara al inicio del capítulo, la región presenta un bajo desarrollo productivo y social, respecto del resto de las regiones del país, por la ausencia de buenas vías de comunicación y porque, tradicionalmente, no se justificaba la construcción de vías debido a que no existían los flujos de transporte suficientes que las justificaran. Este círculo vicioso fue definitivamente roto por la construcción de la carretera austral, obra notable que demandó varios años para su materialización y que ha permitido crear la columna vertebral del desarrollo regional.



El crecimiento económico depende, fundamentalmente, de las inversiones que permitan dar base a la concreción de nuevos proyectos, es así como para la región se tiene proyectada la cantidad de US$ 55 millones de inversión privada, para el período 1996-2008, según informaciones entregadas por organizaciones productivas y del comercio.

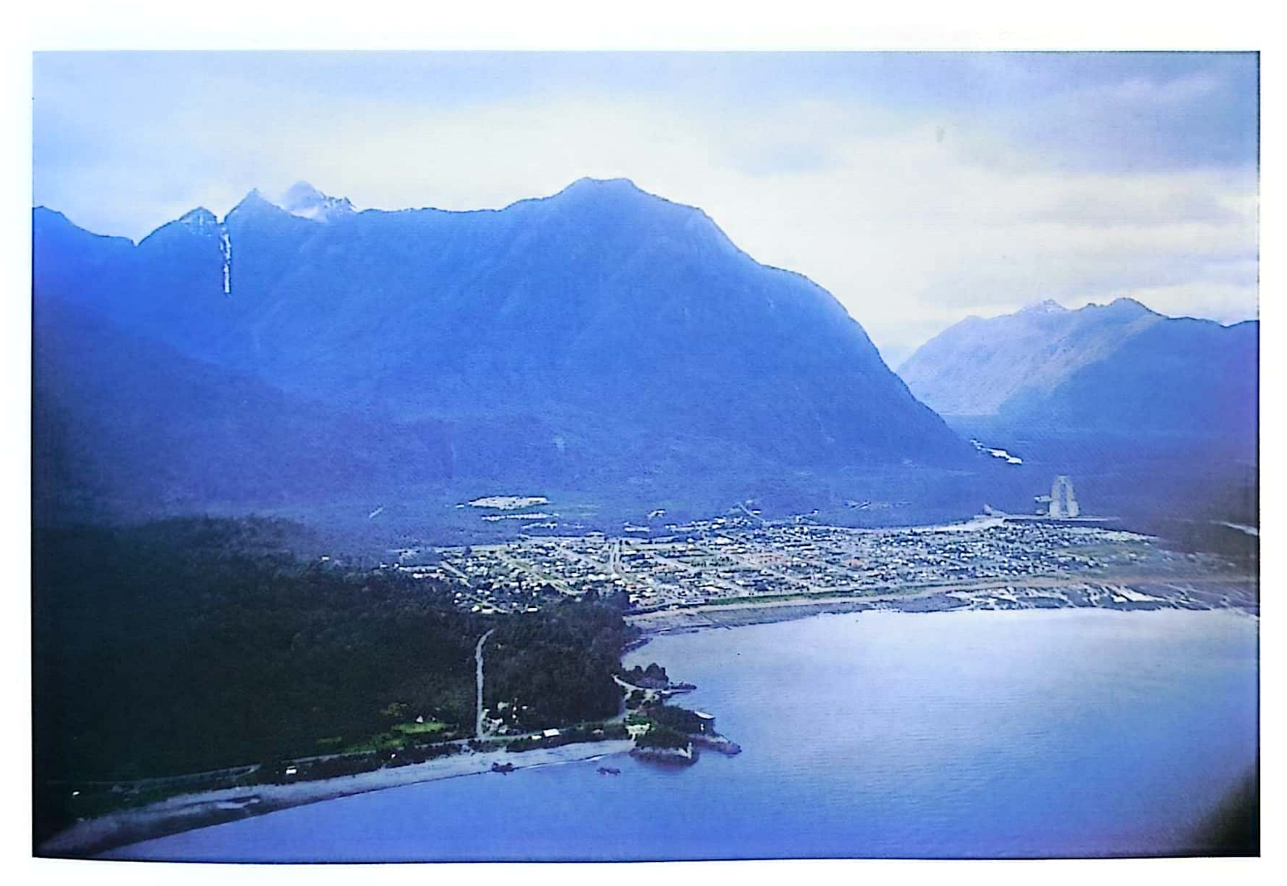
La Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas considera invertir US$ 53 millones en el quinquenio 1996-2000, especialmente dirigidos a los accesos norte y sur de la región y a pasos fronterizos.

El sector comunicaciones, mediante la acción de las empresas del ramo, instalará líneas, digitalizará sus redes y modernizará y ampliará su infraestructura.

Por otro lado, la inversión extranjera materializada en la zona alcanzaba en 1996 a US$ 71,8 millones (0,5% del total nacional) que se ha concentrado en el sector minero y debiera dar frutos a corto plazo en lo que se refiere a producción y absorción de empleo.

Estas inversiones debieran tonificar a un crecimiento regional tal que supere el actual 3% anual, cifra que está bajo la media del PIB nacional, que fue de 7,1% en 1996 y 5,4% previsto para 1997. A escala nacional, la región Aisén sólo supera en crecimiento a la región de Magallanes, cuyo PIB presenta tasas de crecimiento muy bajas (0,9% en 1995 y -1,4% en 1996), pese a que existe una gran cantidad de recursos inexplotados que ofrecen grandes posibilidades en las áreas minera, energética, turística, pesquera y forestal.

La región debe insistir en la planificación de largo plazo, única forma de entregar al sector privado la señal de que la intención de la autoridad es lograr de la región un desarrollo que, además de atraer la inversión pública y privada, sea sustentable en el tiempo. La base de un desarrollo regional sostenido se encuentra en la posibilidad de diseñar sistemas de producción, que optimicen el uso de las potencialidades naturales locales, con el fin de satisfacer equitativamente las necesidades sociales de la población.



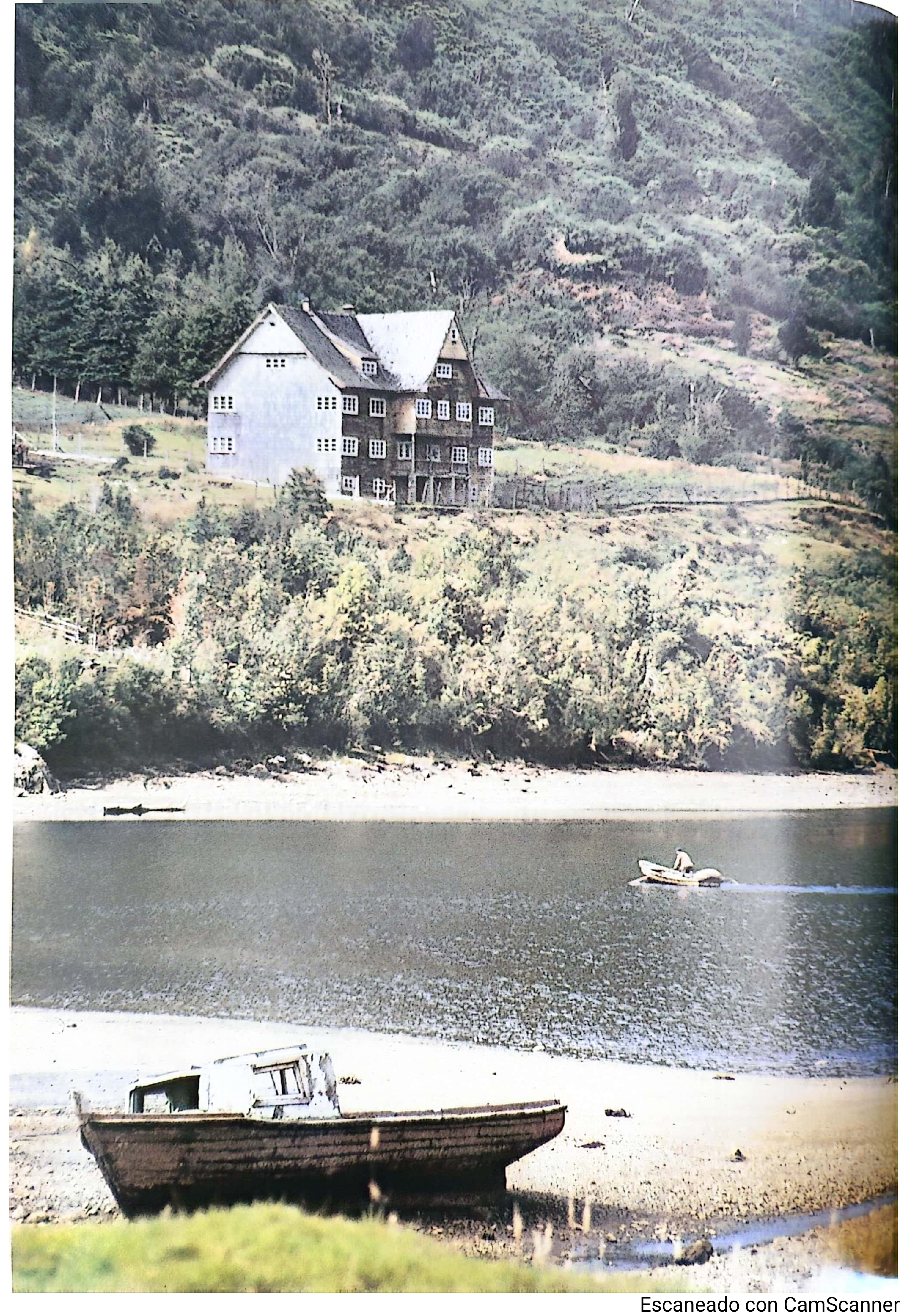
Chaitén.
Capital de la provincia de Palena,
X Región.

CAPITULO VI

EL DESARROLLO DEMOGRAFICO Y SOCIAL

Juan Cavada Artigues





LA IMPRONTA DEMOGRAFICA
La aventura del poblamiento

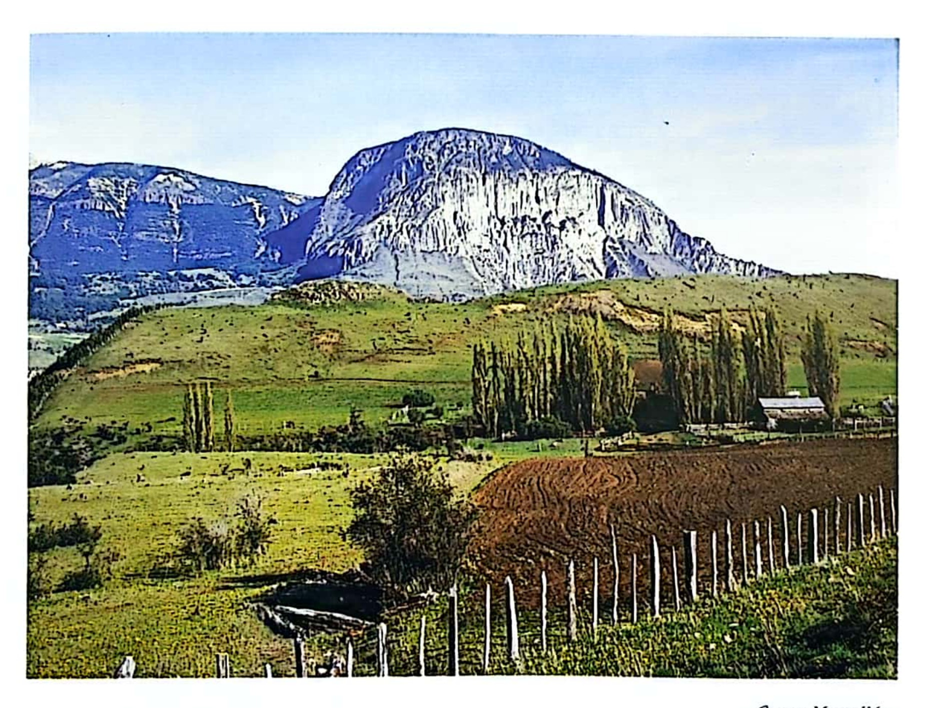
El poblamiento de Aisén, durante el siglo pasado y el actual, ha sido un proceso complejo en el que se han registrado distintos ritmos y en el que han participado actores con motivaciones y suertes también diferentes; tampoco ha estado ausente la acción pública con iniciativas de diversa naturaleza, magnitud e impacto.

Más allá de la diversidad de experiencias y resultados, lo que en el poblamiento de Aisén no puede dejar de constatarse es el contenido humano de esta verdadera aventura en la que seres humanos con diversos orígenes, capacidades, ideales, intereses, vocaciones y recursos, han debido esforzarse y han realizado enormes sacrificios, cercanos al heroísmo, desplegando toda su voluntad e ingenio para construir el Aisén de hoy.

Actores relevantes como Felipe Westhoff y Ciriaco Alvarez se convierten en auténticos pioneros empujados por su espíritu y capacidad empresarial, estableciendo actividades económicas y echando las primeras semillas del poblamiento en el siglo pasado. Otros, con vocación de servicio público y visión de Estado, como el Almirante Simpson, avanzaron en el verdadero descubrimiento de Aisén. Ya en el presente siglo, también en esta perspectiva de servicio público, se destaca el General de Carabineros don Luis Marchant como autoridad organizadora del Estado en este territorio.

Junto a éstos, y otros no mencionados aquí, cuyo aporte ha sido públicamente reconocido y cuyos nombres forman parte de la historia de Aisén, hay muchos otros que de manera anónima, con enormes sacrificios y gran tenacidad, fueron estableciéndose en el territorio constituyendo familias, formando pueblos y generando actividad económica en un medio tan difícil.

Muchas veces la inteligencia, el esfuerzo y los recursos aplicados no tuvieron los resultados esperados; el proceso de poblar e incorporar Aisén efectivamente al territorio nacional estuvo también marcado por el fracaso transitorio, por el dolor y aun por la tragedia. Así por ejemplo, a mediados del siglo XX, el proyecto de colonización de Quitralco significó para los participantes, provenientes tanto de Santiago como de Temuco, enormes sacrificios, no imaginados al inicio por estas familias ni por aquellos que impulsaron esta iniciativa.



Cerro Murallón.
Coibaique, XI Región.



Caleta Manzano comuna de Hualaihué. Provincia de Palena, XI región.

Ya a fines de la década del 60 se plantea con mayor fuerza la necesidad de buscar una vía terrestre que uniera a las provincias de Llanquihue, Chiloé y Aisén; como consecuencia de la preocupación de las autoridades de la época, se organiza el 27 de noviembre de 1968 un vuelo destinado a "recorrer la topografía y accidentes del terreno por donde ha de pasar en el futuro un camino terrestre a Aisén", según señala un diario de ese entonces; esta señera iniciativa terminó en tragedia ya que el avión se estrelló cerca de Puelo, perdiendo la vida tres profesionales de ODEPLAN, un profesional de INDAP y dos tripulantes del avión. Pero las dificultades y los fracasos no detienen el proceso, sólo lo frenarán transitoriamente y resurgirá posteriormente con nuevos bríos y con otras modalidades.

Como se ha señalado en el capítulo I, el proceso de descubrimiento y poblamiento de Aisén, más allá de sus particularidades, no escapa a ciertas características de orden más general que se han presentado en otras experiencias históricas de poblamiento e incorporación de nuevas áreas a territorios o sistemas centrales ya consolidados o de mayor nivel de desarrollo. Estas experiencias permiten identificar tres condiciones de gran influencia en el proceso de poblamiento.

En primer lugar, la posibilidad de encontrar condiciones básicas de sustentabilidad para la población en el nuevo territorio, dado el nivel tecnológico existente; ligadas principalmente a la capacidad de producir alimentos y a la protección respecto de las inclemencias climáticas.

En segundo lugar, el descubrimiento de actividades económicas que puedan generar producción exportable fuera del área de colonización; no hay duda que éste es el principal factor explicativo de los procesos de poblamiento permanente y de magnitud significativa.

Y por último, el comportamiento de los nuevos residentes ante los desafíos que deben enfrentar, depende mucho de las condiciones de reversibilidad del proceso; es decir, cuando "se han quemado las naves" o cuando los costos de todo tipo asociados al abandono del proyecto son muy elevados, la probabilidad de éxito es mayor.

Por cierto, existen otros factores que también inciden, tales como la selección espontánea o planificada de los colonos, la naturaleza y magnitud del apoyo público, etc.

En el caso de Aisén, estos factores no se han presentado siempre de la manera más favorable. Por una parte, la economía de Aisén no había podido mantener una "base exportadora" dinámica y significativa, que permitiese afianzar el poblamiento; además, la posibilidad de generar actividades de sustentación de la población sólo se daba en áreas muy específicas del territorio; de otra parte, el abandono de la zona para regresar al lugar de origen no ha constituido una barrera de importancia, y la acción pública, en general, ha tenido altibajos debido a serias insuficiencias de concepción, continuidad, organización y de recursos. De allí que el poblamiento de Aisén sea todavía, pese a los avances logrados, una tarea de Chile que aún está pendiente, pero que a partir de la construcción de la carretera austral ha pasado a ser una tarea mucho más alcanzable.



Transporte de ganado, sector Los Ñadis. Provincia Capitán Prat, XI Región.



Puyuguapi.
Provincia de Aisén,
XI Región.

Población actual y crecimiento demográfico

El censo de población y vivienda de 1992 registró para la región Aisén y la provincia de Palena una población de 80.501 y 18.748 habitantes, respectivamente; las estimaciones para 1995 señalan para la región Aisén una población cercana a 88.000 habitantes y para el año 2.000 unas 95.000 almas; mientras que las proyecciones para la provincia de Palena sugieren un contingente de 19.700 y 20.600 moradores para 1995 y el año 2.000, respectivamente.

Estos antecedentes indican que, demográficamente hablando, Aisén es la región más pequeña del país, pese a que es la tercera en superficie; representa apenas 0,6% de la población del país y 14,4% del territorio nacional, excluido el Territorio Chileno Antártico. Desde el punto de vista demográfico la provincia de Palena acusa un agudo contraste con la provincia de Chiloé cuya población es siete veces más numerosa.

El carácter de área "de colonización" se pone también de relieve cuando se examina su densidad: en 1992, Aisén tenía una densidad de 0,7 hab/km², es decir, la menor del país, cuya densidad es de 17,6 hab/km², muy distante de la Región Metropolitana de Santiago que es de 342,6 hab/km². Es evidente, que por las condiciones geográficas, la zona mantendrá por largo tiempo una densidad bastante más baja que el promedio nacional.

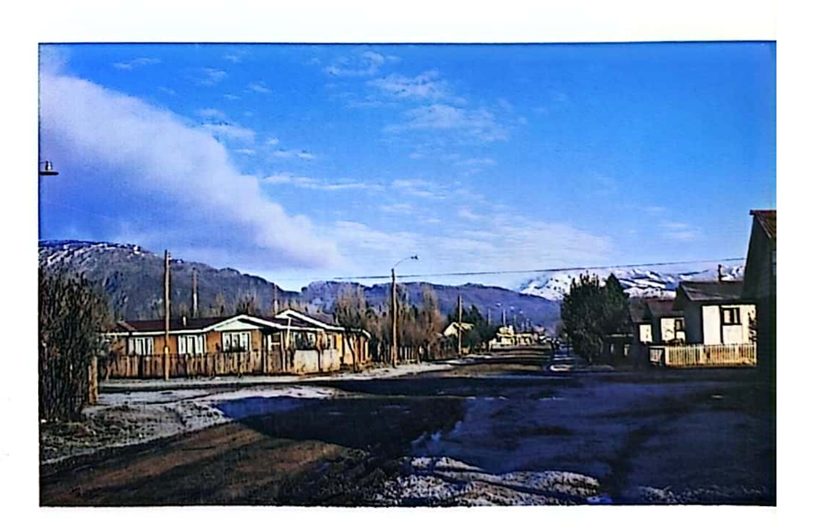
El comportamiento de la población en la zona y su composición muestran históricamente un patrón parecido, y esperable, al que han experimentado otras áreas de colonización en el mundo; es decir, se inicia un poblamiento lento que se acelera muy rápidamente cuando se descubren recursos explotables y se inician las actividades exportadoras; una vez alcanzado cierto nivel, la tasa de crecimiento tiende nuevamente a reducirse, hasta que se produzca otro cambio económico significativo que altere esa tendencia y el crecimiento se vuelva a acelerar, como ocurre cuando se descubren e incorporan nuevos recursos económicos exportables de alto valor.

En el siglo XX, entre los censos de 1930 y 1992, la región Aisén registra para cada período intercensal una tasa de crecimiento demográfico más elevada que la nacional; mientras la población del país prácticamente se triplicó, en ese mismo período la población regional creció 9 veces. Sin embargo, es necesario observar que la tasa de crecimiento de la región Aisén es decreciente y que cada vez se asemeja más a la tasa nacional.

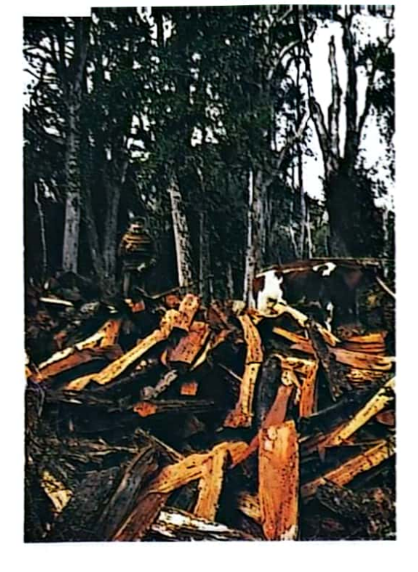
Como consecuencia de la evolución señalada, la región ha aumentado su importancia demográfica relativa en el total del país, pasando de 0,21% en 1930 a 0,60% en 1992; pero también el crecimiento de esa participación relativa es cada vez menor: entre 1930 y 1940 pasó de 0,21% a 0,34%; en cambio entre 1982 y 1992 pasó de 0,59% a 0,60%.

Este proceso de tan marcada, aunque decreciente, diferencia entre la tasa de crecimiento de la población del país y la de la región Aisén se explica por el proceso migratorio; si la población de Aisén hubiese crecido en el período 1930-1992 a una tasa igual a la nacional, su población total sería hoy apenas 35% de la actual.

En el período intercensal 1982-1992, la población de Aisén creció a una tasa situada 2,9% por encima de la tasa del país, mientras que en la década del 30 la tasa de Aisén era superior a la tasa nacional en más de 60%.



Cochrane.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.



Características de la población

La población de la región Aisén es mayoritariamente urbana y se ha concentrado en sus dos ciudades principales: Coihaique y Puerto Aisén. En efecto, 72% de la población es urbana y, de ese total, 85% vive en las dos ciudades mencionadas; del total de la población regional 61% vive en dichas urbes. Pese a estos altos porcentajes, a escala nacional las dos ciudades son pequeñas: en 1992 Coihaique tenía 36.376 habitantes y, por tanto, era la capital regional más pequeña del país y ocupaba el lugar numero 44 en el ordenamiento de las ciudades de Chile de acuerdo a su rango-tamaño poblacional; Puerto Aisén tenía sólo 12.762 y ocupaba el lugar número 85 en ese mismo ordenamiento.

La población rural, 28%, vive en forma dispersa pero con un grado creciente de articulación con las ciudades señaladas; la red vial que se gesta a partir de la carretera austral, las rutas transversales de penetración, el transporte aéreo, fluvial y marítimo constituyen la base de esta mayor integración regional.

A diferencia de lo que ocurre con el crecimiento del país, la población de Aisén es mayoritariamente masculina; el índice de masculinidad del país es de 96,44, en cambio, en la región Aisén es de 111,34. Esta característica se acentúa en la población rural, puesto que el índice de masculinidad en áreas rurales de Aisén promedia 152,6 mientras que, para el país, este índice es de sólo 116,6.

Este rasgo demográfico tampoco sorprende, ya que es una característica propia de áreas de colonización en crecimiento, que se benefician de un proceso migratorio que, en general, privilegia la migración masculina; esta tendencia se atenúa o revierte en caso de estancamiento económico de largo plazo, que no es el caso de Aisén.

El proceso de crecimiento demográfico, combinando los cambios en el crecimiento vegetativo y las migraciones, ha dado origen a una estructura por edad de la población regional caracterizada por una presencia relativamente elevada de la población de 14 años o menos, segmento etáreo que llega a representar 30,7% de la población, en tanto que a escala nacional es de sólo 27,6%.

Por otra parte, en Aisén la población mayor de 65 años alcanza sólo a 4,5% mientras en el país llega a 6,6%.

La población en edad de trabajar (15 a 64 años) representa 62,8% de la población regional, proporción ligeramente inferior al registro nacional que es de 65,8%.



Arriero.
Sector Los Ñadis,
XI Región.



Aspectos económicos de la población

La población económicamente activa de Aisén alcanzó en 1992 a 29.874 personas, lo que representa una tasa de participación de 55,13%, guarismo sustancialmente mayor que la relación nacional, que es sólo de 44,07%.

Esta mayor tasa de participación se explica principalmente por la elevada proporción de hombres que llega a 77,7%, en tanto que en mujeres es sólo de 29%, relación que difiere levemente de la existente en mujeres a nivel nacional.

La tasa más alta de participación masculina se encuentra, obviamente, en áreas rurales, 82,4% y, por cierto, coincide con la más baja de mujeres, 18,7%; en todo caso, esta última relación es bastante más elevada que la que se da para las mujeres en áreas rurales a escala nacional, que apenas llega a 12,2%.

En otros términos, en la región Aisén, por cada 100 habitantes de 15 o más años, hay 55 formando parte de la población económicamente activa; asimismo, en el medio rural, la población económicamente activa recluta 82 de cada 100 hombres y 18 ó 19 de cada 100 mujeres.

La población económicamente activa de la región Aisén se dedica mayoritariamente a la agricultura, ganadería y silvicultura 33,6%; 8,5% se ocupa en la pesca y sólo 2,1% en la minería. En conjunto los sectores primarios concentran 44,2% de la población económicamente activa de la región; en cambio, a escala nacional representan sólo 18%.



Puerto Yungay. Provincia Capitán Prat, XI Región.

Distribución espacial de la población



Caserío, X Región.

El patrón espacial de asentamiento de la población en una región, es decir, su distribución en el territorio, es el resultado de las características geográficas, de la infraestructura de transportes y del tipo de actividad económica que ha logrado afianzarse. Por otro lado, el patrón espacial, seguido por la población, influye de manera significativa en el desarrollo social, ya que afecta los requerimientos de gasto e inversión social, así como su eficiencia y eficacia.

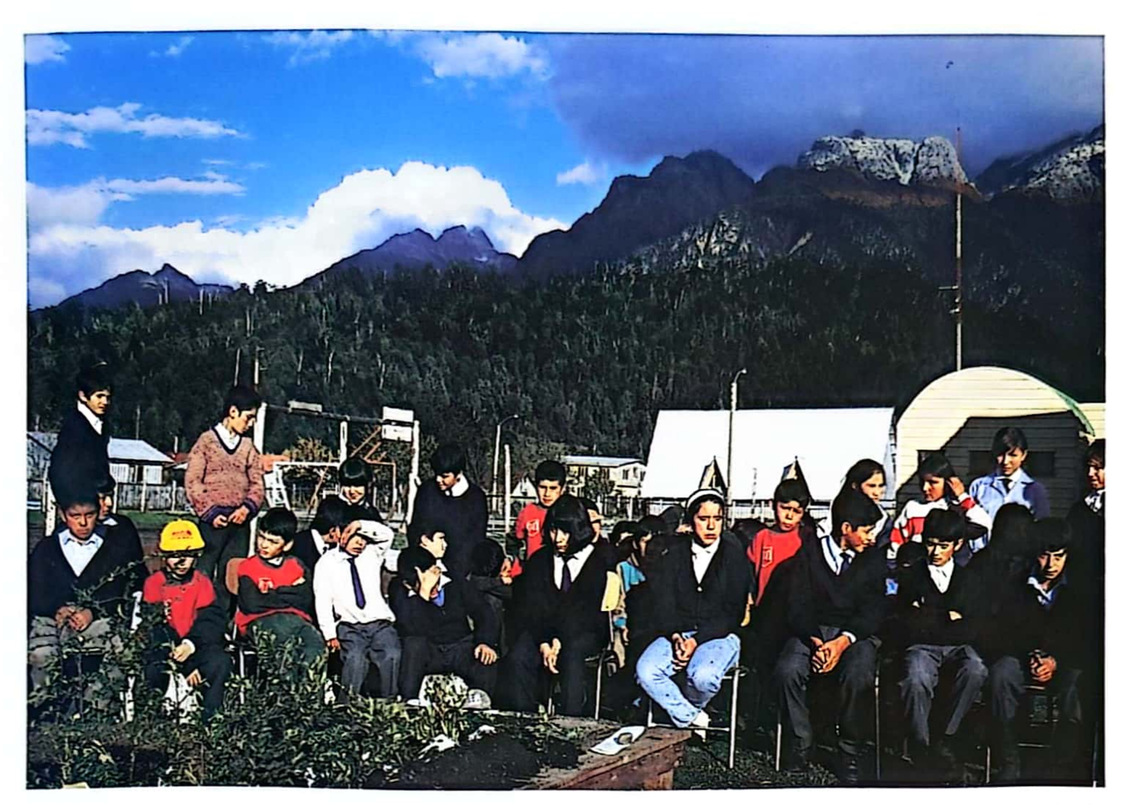
En el caso de Aisén, hay algunas características de esta distribución espacial que influyen negativamente. Por una parte, los principales centros urbanos son de tamaño muy pequeño y por tanto poco eficientes para establecer actividades productivas o servicios sociales que requieren escalas mayores para desempeñarse con eficiencia. Por otro lado, el resto de la población está dispersa en numerosas aldeas pequeñas y pueblos, distantes entre sí, hecho que dificulta la adecuada provisión de servicios sociales.

Si se examinan las cifras censales disponibles se verifica, como ya se señaló, que 61% de la población regional vive en las dos ciudades principales, que son de tamaño reducido. No obstante, la concentración demográfica se ha venido acentuando en las últimas décadas, así por ejemplo en 1970 ambos centros urbanos representaban 46% de la población regional; en 1982 esta relación llegaba a 58% y en 1992 alcanzó a 61%. En otras palabras, entre 1970 y 1992 la población de Aisén creció en 30.201 habitantes y 86% de ese incremento se estableció en Coihaique o Puerto Aisén. El resto del incremento de la población se radicó en pueblos de tamaño medio, cercano a las 1.700 personas y, en 12 aldeas con un tamaño medio de aproximadamente 560 personas. El resto de la población, aquella que está dispersa y que es principalmente rural, disminuyó en términos absolutos.

Entre los pueblos que más alto crecimiento tuvieron en el último período intercensal cabe destacar a Puerto Chacabuco, Puerto Cisnes y Villa Mañiguales; Cochrane tiene un crecimiento menor y Chile Chico tiende más bien a una situación de estancamiento. Entre las aldeas de mayor crecimiento destacan: La Junta, Puerto Aguirre y Puyuguapi. El diferente ritmo de crecimiento se debe a la existencia de distintas alternativas productivas y al mejoramiento de la accesibilidad determinada por la construcción de la carretera longitudinal austral y a la densificación relativa de la red vial secundaria y de penetración que se articula con ella.



Arriero sector El Vargas. Provincia Capitán Prat, X Región.



Niños de la escuela Villa Santa Lucía. Provincia de Palena, X Región.

EL DESARROLLO SOCIAL
Salud, educación y vivienda

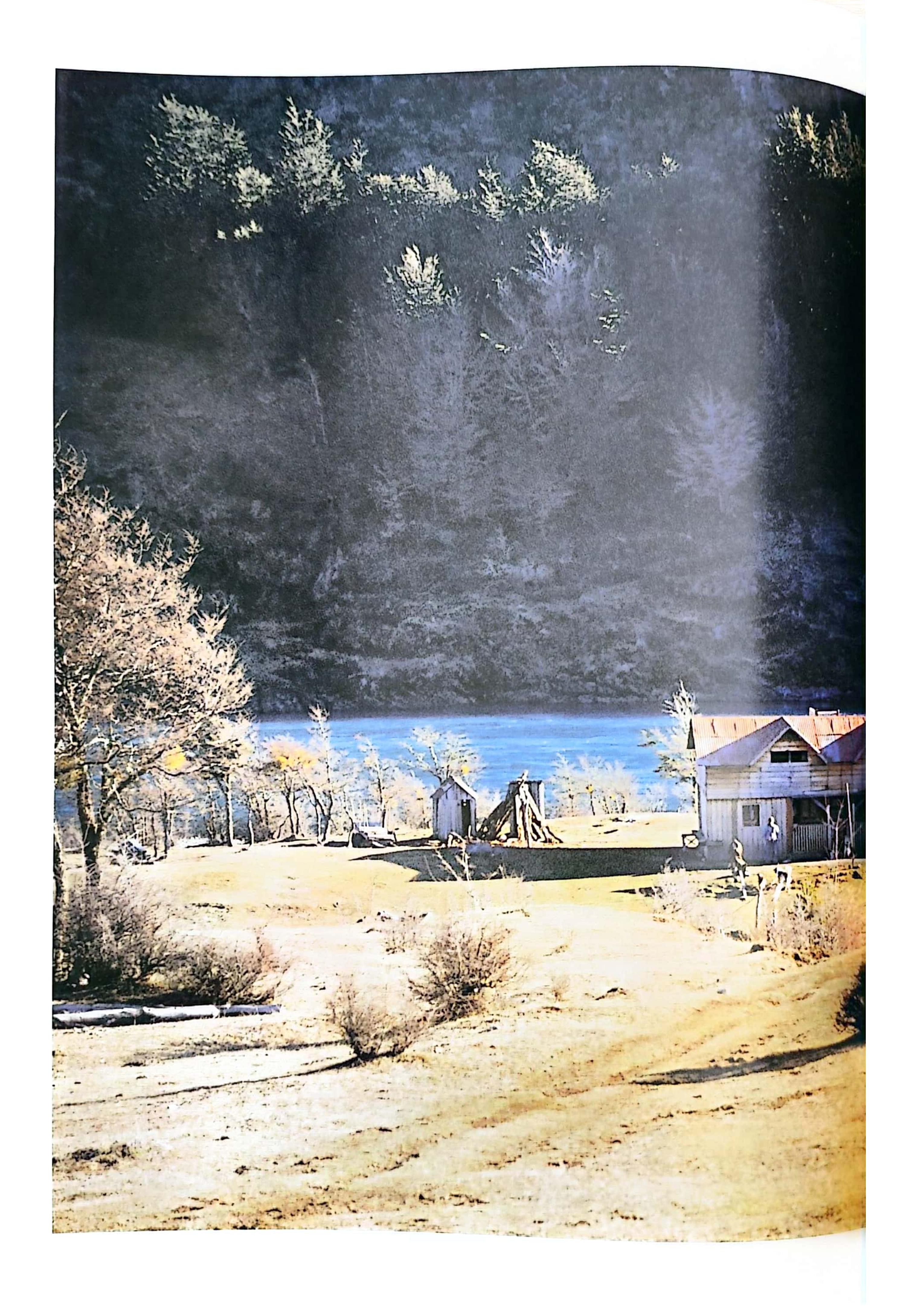
El reparto espacial que alcanza el desarrollo social en un momento determinado depende, principalmente, de su evolución económica, de la magnitud y calidad del esfuerzo público en materia de gasto e inversión social, realizado para proveer de servicios básicos a la población, de las particulares condiciones geográficas de cada área y de las características que asume la distribución de la población en el territorio.

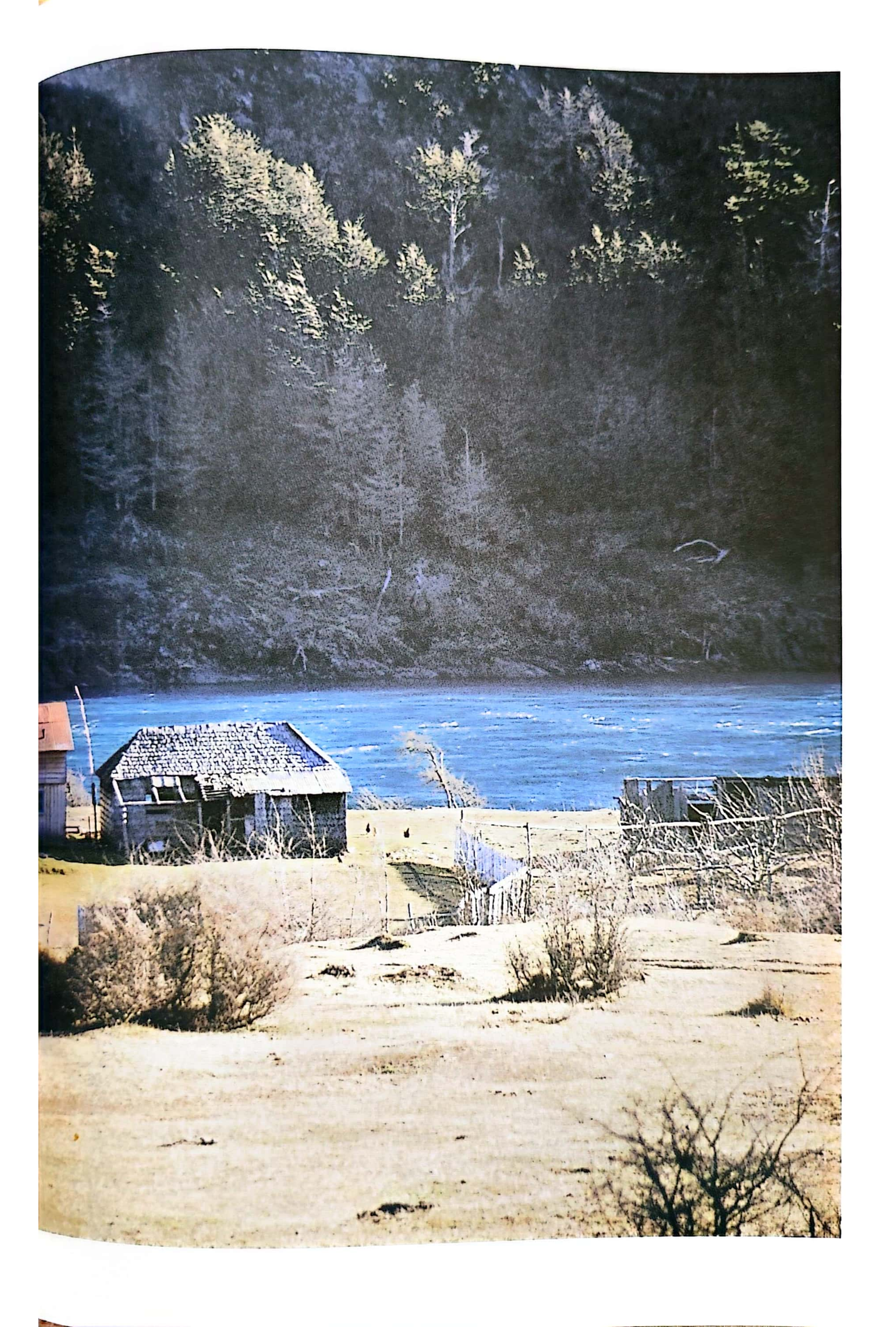
Los antecedentes disponibles reflejan una situación social de carácter global más favorable que la que se pudiera esperar de las difíciles condiciones geográficas de Aisén y su condición de territorio aún en proceso de colonización, hecho que se correlaciona positivamente con la elevada concentración urbana ya comentada.

Un estudio realizado por MIDEPLAN, con los antecedentes disponibles a 1992, señala a Aisén como una región que ha alcanzado indicadores sociales satisfactorios, y que globalmente ubican a la región en el cuarto lugar nacional en materia de desarrollo social. Huelga señalar que la inversión realizada en la carretera austral refleja una honda sensibilidad social al momento de decidir su ejecución.

En el campo de la salud, los indicadores apuntan a una situación general relativamente favorable; la tasa de mortalidad neonatal llegó a 7,2‰, la tercera más baja entre las regiones del país; la tasa de mortalidad general fue también baja, la segunda más baja del país con un valor de 4,5‰. Sin embargo, la tasa de mortalidad infantil alcanzó a 21,6‰, es decir, la segunda más elevada entre las regiones del país.

Tomadas y ponderadas en conjunto estas tres variables, el estudio mencionado concluye que la salud en Aisén se encuentra, en general, en mejores condiciones que el promedio nacional, ocupando el quinto lugar; cabe destacar que aplicando esta misma metodología, Aisén ocupaba el sexto puesto en 1990 y el duodécimo lugar en





1987, cuando la carretera austral estaba todavía en plena construcción y aún no existía una red que garantizara una conectividad confiable durante todo el año.

La situación de Aisén en materia de vivienda, y en comparación con las otras regiones del país, se puede representar mediante el "déficit habitacional" estimado a partir de la diferencia entre el stock de viviendas permanentes y el número de grupos familiares existentes; esta diferencia muestra la cantidad de familias que requieren de una vivienda permanente; el indicador expresa la relación porcentual entre ese número y el total de grupos familiares. Examinando este indicador se constata que la situación de la región Aisén es también favorable, ya que ocupa el tercer lugar entre el conjunto de regiones del país; sólo dos regiones tienen una situación más favorable con menor déficit habitacional relativo.

La evolución de la situación en materia educacional se examina, en el citado estudio, construyendo un índice agregado a partir de antecedentes sobre "cobertura" y "logro de objetivos académicos". La "cobertura" expresa el porcentaje de la población en edad escolar atendida por el sistema educacional; el "logro de objetivos académicos" corresponde a los resultados de la aplicación de la prueba SIMCE y muestra el porcentaje de alumnos con dominio de los objetivos planteados en los programas oficiales. La región Aisén registra una cobertura de 85,4% que es una de las más bajas, pero en un país que, de acuerdo a comparaciones internacionales, tiene una cobertura bastante elevada, y además se explica por la enorme dispersión de la población rural y marcado aislamiento de los lugares más apartados.

Por otra parte, la prueba SIMCE, tomada globalmente, coloca a Aisén en sexto lugar entre las regiones del país; en Castellano y Matemáticas Aisén se ubica en 4° lugar; en Historia y Geografía, la región obtiene el 3° puesto; en cambio en Ciencias Naturales hay una situación mucho menos favorable ya que el rendimiento alcanzado coloca a Aisén en 10° lugar.





Desarrollo humano

Uno de los aspectos más relevantes para evaluar el desarrollo social de una región es el conocimiento de los niveles de pobreza e indigencia o extrema pobreza existente en ella, en comparación con los correspondientes niveles de orden nacional. La región Aisén muestra en 1994, última información disponible como resultado de la aplicación de la encuesta CASEN, que 28,8% de su población vive en condiciones de pobreza, porcentaje muy similar al promedio del país. Sin embargo, es preciso destacar que la pobreza a escala nacional ha estado disminuyendo mucho más rápidamente que la de Aisén; así entre 1990 y 1994 la pobreza de Aisén disminuyó de 31,0% a 28,8%, en tanto que el indicador nacional bajó de 39% a 28%.

Para el caso de la indigencia o extrema pobreza ocurre algo similar, porque entre 1990 y 1994 este porcentaje se redujo de 19% a 8% a nivel nacional, mientras que en la región Aisén decrece levemente de 8,6% a 8,1%, con todo, quedando prácticamente igual al promedio nacional, e incluso inferior al de muchas otras regiones, ocupando el sexto lugar entre las regiones de menor incidencia.

En todo caso, estos antecedentes confirman que Aisén no está entre las regiones con peores condiciones sociales del país, como podría haberse esperado de su peculiar geografía y de su reciente evolución histórica, producto, en buena medida, de la mayor confiabilidad que ofrece para las comunicaciones en general y la circulación de personas, bienes y servicios en particular, la presencia de la red vial, estructurada como un sistema funcional, en torno a la carretera longitudinal austral.

El Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), a través de su oficina en Chile, realizó un estudio de las regiones chilenas desde la perspectiva del desarrollo humano, es decir, de la ampliación de las opciones y oportunidades de que disponen las personas; para estos efectos construyó un "Indice de Desarrollo Humano" para Chile y para cada una de sus regiones.

De la aplicación de esta metodología resulta que, para 1992, Aisén estaba ligeramente bajo el promedio nacional, resultando en el séptimo lugar del ordenamiento nacional, superando a las regiones de Los Lagos, la Araucanía, del Biobío, de Coquimbo, del Maule y del Libertador General Bernardo O'Higgins.

La metodología aplicada tiene mayores limitaciones que las del estudio de MIDEPLAN, ya que incluye el producto interno bruto per cápita; en cambio, excluye parámetros sobre vivienda y otras variables importantes y disponibles en salud, y no incorpora indicadores de cobertura y calidad de la educación. Sin embargo, sus resultados también tienden a confirmar que la situación de la región Aisén, en materia de desarrollo social, no es del todo desfavorable y que, en algunos indicadores de importancia, está por sobre los promedios nacionales, hecho que ratifica la superación de los obstáculos impuestos por el tradicional aislamiento y desmembrado territorio, proceso al que ha contribuido, entre otros factores, la construcción del camino longitudinal austral.





Salto río Simpson.
Coihaique, XI Región.

Condiciones sociales e inversión pública

Las condiciones relativamente favorables, en materia de desarrollo social en Aisén, no se explican solamente por su evolución productiva; en realidad, muchos de los avances están ligados a la acción estatal realizada mediante gasto social e inversión pública.

Al respecto hay que consignar el proceso de regionalización iniciado paralelamente con la construcción de la ruta austral por el ex Presidente Pinochet. Este proceso estableció las bases de un gobierno regional con asiento en Coihaique; estructuró el territorio en cuatro provincias: Aisén, Coihaique, General Carrera y Capitán Prat; reformuló el sistema comunal, estableciendo dos nuevas comunas: Las Guaitecas con capital Melinka y Lago Verde inicialmente con sede en La Tapera que luego se trasladaría a Lago Verde, y además, en las comunas de Guadal, Río Ibáñez, O'Higgins y Tortel se implementa, por primera vez, la municipalidad, las que empezarían a funcionar en 1980, porque hasta esa fecha, dichas comunas sólo existían en el papel. Hoy, la presencia de la autoridad local y de los servicios comunales básicos permite conocer mejor la realidad de su población, hacer diagnósticos más precisos y, por tanto, focalizar de manera más eficiente el gasto de los siempre escasos recursos estatales para lograr mayor eficacia en la solución de los verdaderos problemas de la comunidad.

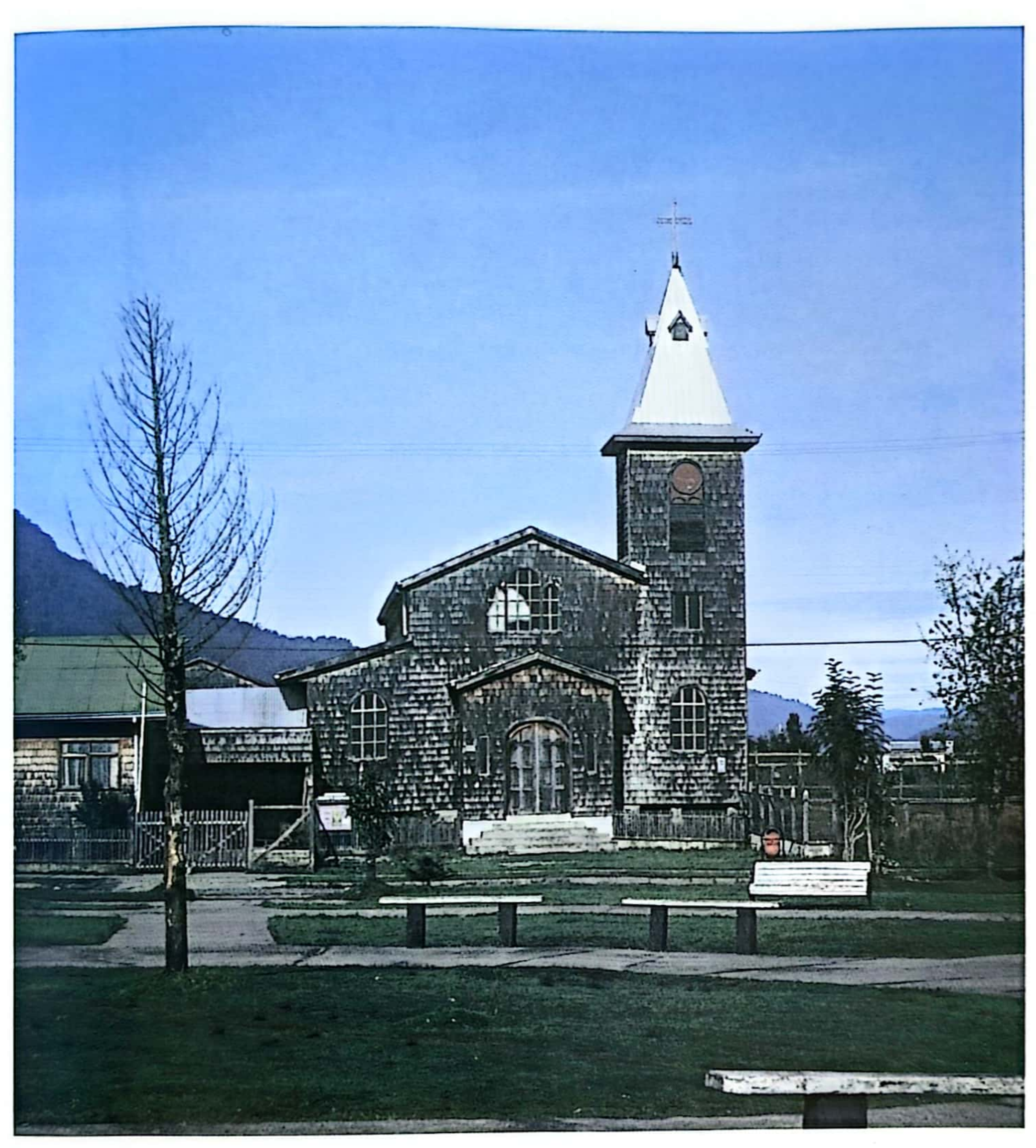
La inversión pública realizada en Aisén ha sido muy significativa respecto de la población regional; Aisén representa sólo 0,6% de la población del país, sin embargo ha estado recibiendo una porción de la inversión pública proporcionalmente mucho mayor, que se ha movido entre 1,7% (1988) y 2,64% (1991) con un promedio para el período 1988-1991 cercano a 2,4%.

En términos per cápita, la región Aisén es la que ha recibido mayor inversión pública, con una ventaja muy considerable respecto del resto del país. Esta tendencia se ha mantenido entre 1990 y 1995, puesto que la inversión pública per cápita ha estado entre 3 y 4 veces por encima del promedio nacional.

Como consecuencia de esta atención preferencial en materia de inversión pública recibida en la región, durante los últimos veinte años sus condiciones de accesibilidad vial y de dotación de infraestructura en educación, salud, vivienda y urbanismo han mejorado notablemente, influyendo de manera positiva en las variables principales que representan el progreso social de la población.



Aprovechamiento potencial del agua para generar energía.



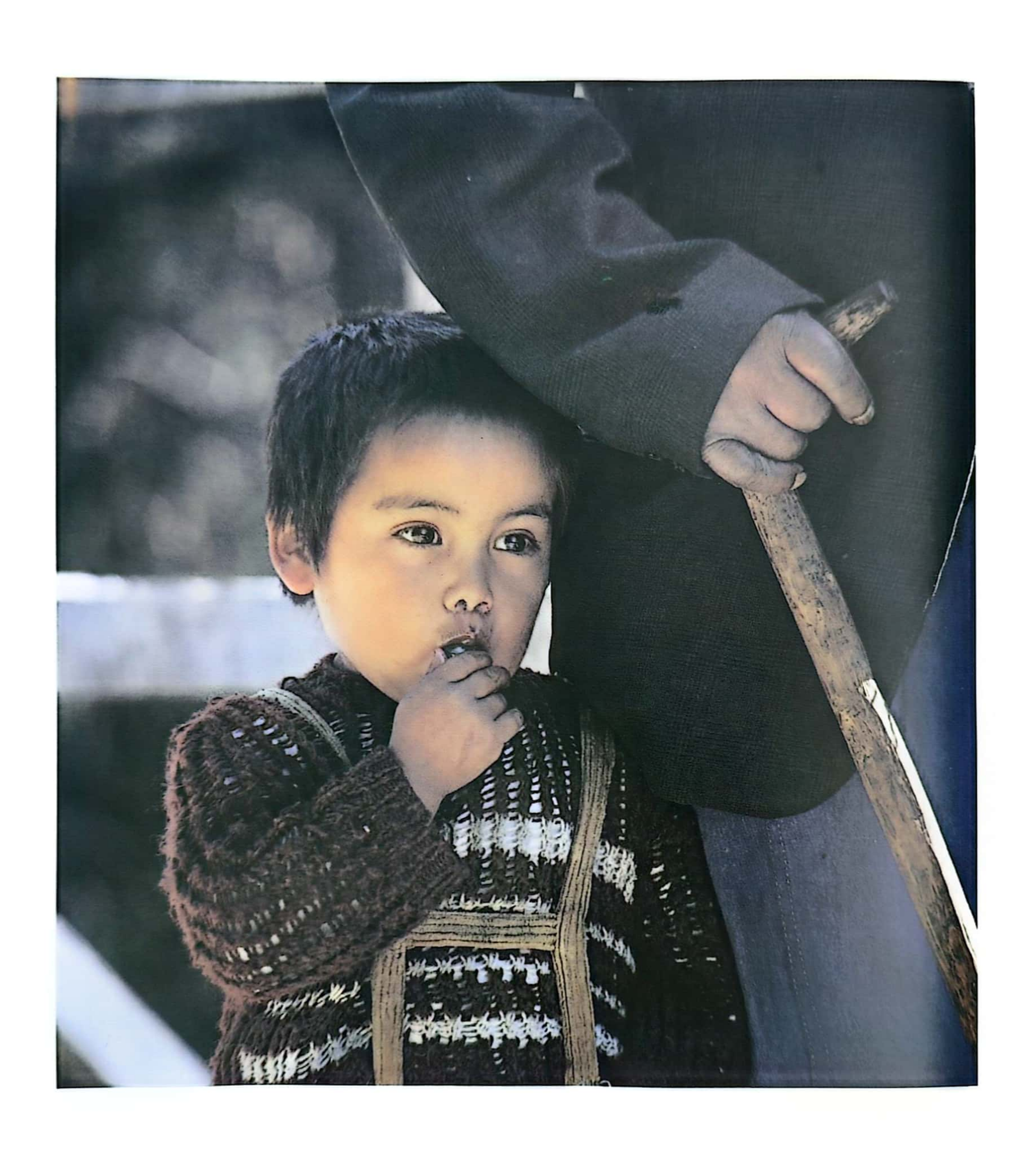
Plaza de Hornopirén, comuna Hualaihué. Provincia de Palena, X Región.

CAPITULO VII

EL IMPACTO CULTURAL

Enrique Campos Menéndez





EL TERRITORIO MATRIZ DE LA PATRIA

Como dice Santo Tomás de Aquino, "La Patria es la primera condición de la vida, después de Dios es a los padres y a la Patria a quienes más debemos". De ello se deduce que ella es la dimensión espiritual de la Nación. Tal como lo ha explicado el ex Presidente Pinochet en sus ensayos y discursos, esta última es la suma integrada de individuos que viven juntos en un territorio que les pertenece; en cambio, el Estado es lo que se forjó como una necesidad administrativa a través de la historia. Patria, Nación o Estado son nociones diferentes, pero complementarias de una misma realidad.

Ateniéndose a estos sabios principios, y armonizándolos, se puede afirmar que esa expresión de Patria es la que anima el espíritu de la Nación, organiza la acción del Estado, y debe tener como todo ente abstracto una dimensión material donde nace, se desarrolla y cobija. La tierra en que se nace es la matriz de la Patria del hombre.

Si se quiere hacer de Chile una gran Nación, que es el imperativo consubstancial de nuestra calidad de chilenos, se debe ser consecuente con el apodo mistraliano que define a nuestro pueblo como "una voluntad de ser". Concordando con estas ideas, resulta imprescindible para albergar el alma nacional, es decir, a la Patria, conocer y amar también esa expresión territorial que es su cuna, su nido y el destino de su posteridad.

Aunque parezca una paradoja en un país donde el patriotismo está tan vivo, aun después de casi quinientos años de vida nacional, no se ha conocido e integrado parte de nuestra heredad geográfica continental. Todavía quedan zonas cuyas extensiones equivaldrían a más de algún país europeo, que están inexploradas, ajenas a constituir realmente el cuerpo de la Nación.

Si bien se comprende que los chilenos, desde los tiempos de los descubrimientos hasta la fecha, han hecho esfuerzos ingentes por dominar a la díscola naturaleza que, como bien es sabido, fue bautizada por uno de nuestros más insignes escritores "como una loca geografía", hay que reconocer que aún nos faltan por conocer extensiones de las que ni siquiera contamos con mapas pormenorizados que las representen. En suma, se ha realizado mucho, pero queda mucho por hacer.



Puente río Murta.
Provincia General Carrera,
XI Región.

LA INTEGRACION TERRITORIAL

A riesgo de algunas omisiones, parece justo y necesario recordar a ciertos próceres y mandatarios que, desde tiempos remotos, se han preocupado de este tema fundamental: el conocimiento, la exploración, estudio y soberanía de la totalidad del territorio nacional.

A la primera persona que se debe agradecer su audacia, que lo llevara a descubrir lo que iba a ser suelo chileno, es a don Hernando de Magallanes y su heroica tripulación, quienes rescataron esta tierra del limbo de la historia para inscribirla en el mapa de lo conocido, porque Chile se descubrió por la actual Duodécima Región. Fue allí donde nuestra tierra se bautizó con la cultura cristiana occidental, donde se dijo la primera palabra en castellano, donde se levantó la primera cruz, donde se rezó la primera misa, y donde se escribieron, también, aquellas palabras que exclamara el cronista de la expedición, el lombardo Pigafetta, como una exaltación a la belleza del paisaje que iba a ser de Chile: "Mientras nos hallábamos en el estrecho (de Magallanes), no teníamos sino tres horas de noche, y estábamos en el mes de octubre (1520). A cada media legua se encuentra en él un puerto seguro, agua excelente, madera de cedro, sardinas y mariscos en gran abundancia. Había también hierbas, y aunque algunas eran amargas, otras eran buenas para comer, sobre todo una especie de apio dulce, que crece en la vecindad de las fuentes. En fin, creo que no hay en el mundo un estrecho mejor que éste".

Otro personaje de antaño, cuya obra fundadora ha traspasado los siglos, es don Pedro de Valdivia. Gracias a su tesón y voluntad de integrar la Capitanía General a su mando, organizó expediciones de reconocimiento del extremo sur como la de los capitanes Cortés Ojea y Ladrillero; y así logró incorporar esas lejanías, a lo que se llamaría "El Reyno de Chile". Famosas son las cartas que este primer chileno, como con justicia se le nombra a Valdivia, que escribiese al Emperador Carlos V, y que son una expresión viva del amor que sentía por su tierra este conquistador conquistado. Como testimonio de la belleza de su forma y la profundidad de su embeleso, al pie del cerro Santa Lucía de la capital nacional se han grabado en piedra, trozos de esas misivas que son, sin duda, una lírica partida bautismal de la nacionalidad chilena.





Pesca artesanal.

Galopando por la historia surge otra figura señera que, si bien, no fuera un mandatario directo, tenía a los chilenos bajo su mando: el Virrey del Perú, don Francisco de Toledo. Este celoso guardador del imperio español, en el último cuarto del siglo XVI, advirtió la presencia agraviante de corsarios ingleses que depredaban las costas del Pacífico. ¿Por dónde pasó el pirata Drake atacando armadas de galeones y asolando puertos? Tenía que ser por el estrecho de Magallanes, único paso marítimo entre el Atlántico y el Pacífico, conocido hasta entonces. Allí decide enviar a ese ilustre y admirable Adelantado de España, don Pedro Sarmiento de Gamboa, que no sólo realiza un reconocimiento cabal de nuestras costas, estrechos y mares, sino que impetra ante el impredecible y taciturno Rey, don Felipe II, la defensa de aquellas tierras que le daban al imperio el orgullo de decir que en sus dominios "no se ponía el sol". Así se intentó fortificar y poblar los márgenes del estrecho de Magallanes.



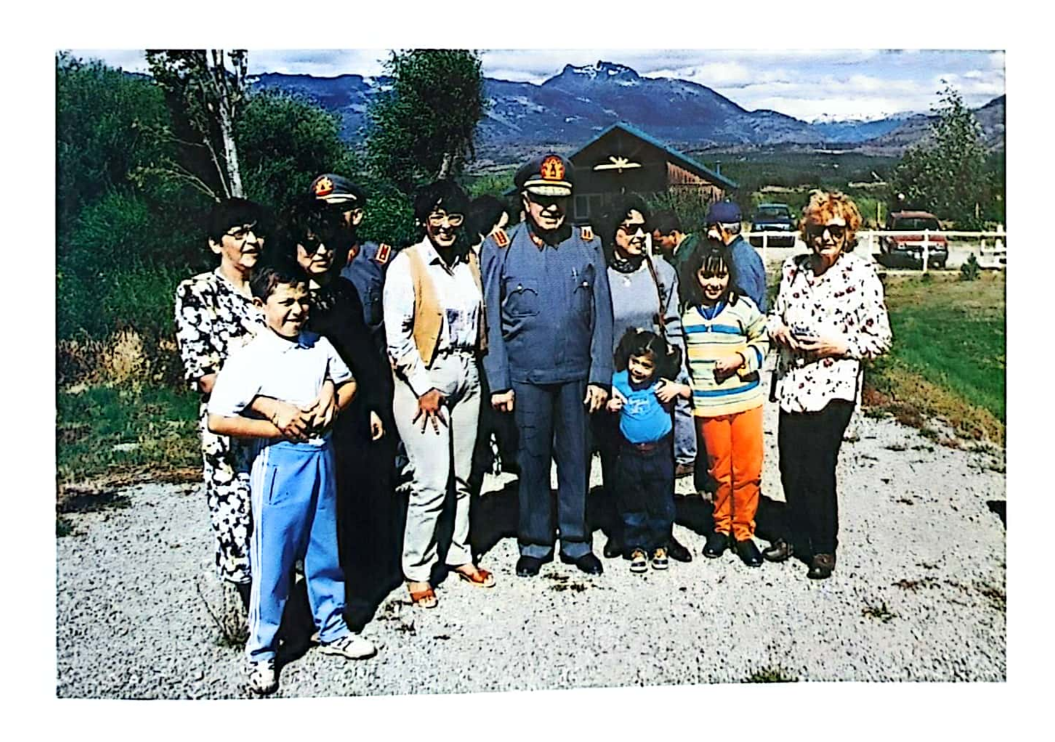
Como doloroso testimonio del holocausto suyo y de sus hombres en esta quimérica aventura fundacional, ha quedado grabada la dramática frase con que fuese bautizada por un pirata inglés la fundación de la villa Rey Felipe, en la ribera del estrecho de Magallanes: "Puerto Hambre". Pese a sus infortunios de este sueño utópico del Adelantado español, ha quedado en el espíritu del chileno la gran vocación por la aventura, arriesgando en ella la vida si es necesario; porque así se hace historia.

Son muchos, posteriormente, los mandatarios coloniales que siguen reconociendo lo que iba a ser el territorio nacional; y haciendo esfuerzos por ir integrando una larga geografía, que sería la cuna de la patria naciente. No hay duda que a ello debemos sumar la decisiva acción del Libertador General Bernardo O'Higgins Riquelme quien, con obstinada decisión, en el término más noble del vocablo, clama hasta en su lecho de agonía por incorporar al suelo nacional en forma definitiva la región magallánica. Bajo ese mandato supremo, el Presidente Bulnes ordena al Gobernador de Chiloé organizar una expedición que se concreta con la toma de posesión del estrecho en 1843, con la goleta "Ancud", al mando del capitán Juan Williams.

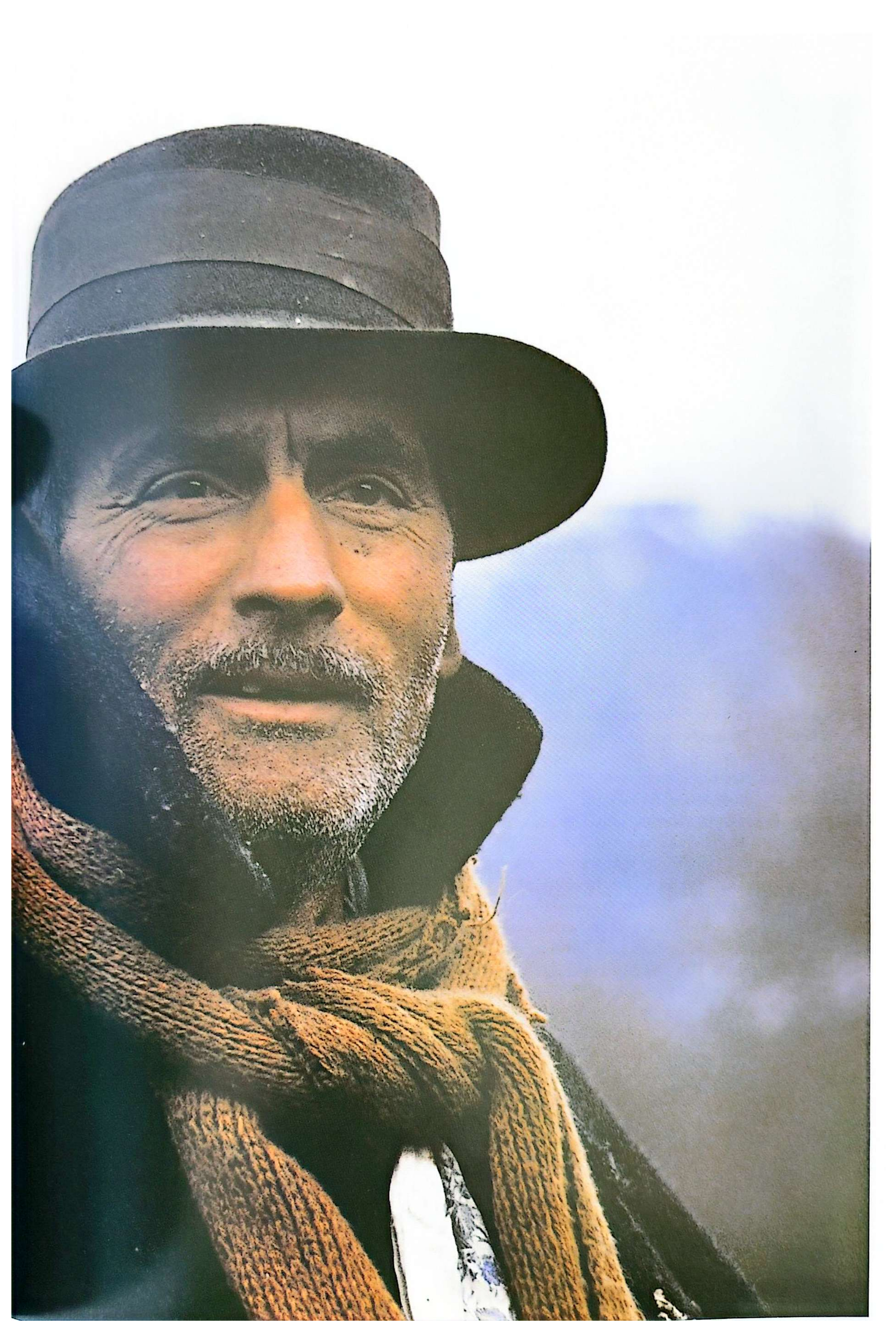
No paran ahí los afanes de los gobernantes. Algunos comprendieron que era decisión primordial seguir configurando y asentando patria en este largo país. Un hombre excepcional, bajo todos los conceptos, a quien se le debe mucho más que los honores que se le han rendido a aquel ministro fugaz y perenne que fuera don Diego Portales. A este forjador de la "República en forma", que atravesara como un dardo fulgurante por la historia de América, se le debe además de su obra organizadora, el apoyo a dos extranjeros que contribuyeron a darles estructura al cuerpo y espíritu de la Nación.

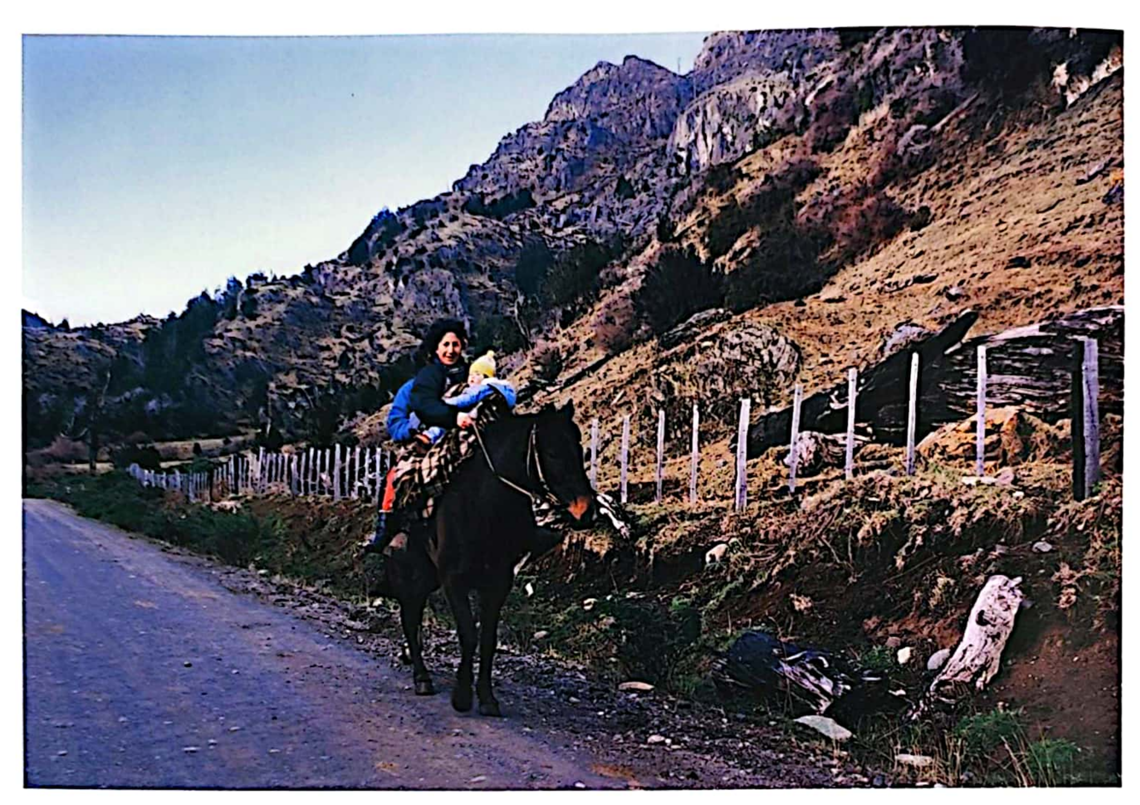
El primero, don Claudio Gay, ciudadano francés que durante muchos años con paciencia y saber hizo un inventario físico del país: la orografía; las hoyas hidrográficas; los aspectos topográficos; la flora, que da connotación típica al cambiante paisaje; la fauna autóctona y la que se incorporará como una nueva y fecunda riqueza, y la suma del potencial de sus recursos en los tres reinos de la naturaleza. Claudio Gay condensa su esfuerzo en los voluminosos tomos de su trabajo titulado: "Historia Física y Política de Chile", realizado en doce años de incesante labor de exploración y estudio de la geografía nacional. Jamás, los 1.500 pesos anuales que el gobierno portaliano entregara a este científico han dado mayores frutos. Ese monumento de papel vale tanto o más que los de mármol y bronce.

Lo mismo podría decirse de la obra de Bello en lo espiritual, que constituye uno de los aportes más significativos a la cultura y desarrollo del país: el Código Civil, la organización de la Cancillería, la Universidad de Chile, su colaboración decisiva al desarrollo intelectual y literario;









Habitantes de Puerto Tranquilo.
Lago General Carrera,
XI Región.

su "Gramática", por nombrar sólo algunas de sus obras, que le dan una trascendencia más allá de las palabras.

También, en el extremo norte, en esas desérticas regiones de Tarapacá y Antofagasta, el trabajo y el ingenio de nuestros compatriotas, bajo el auspicio de leyes que se creía serían respetadas, hicieron con sudor florecer esas arenas, transformándolas en grandes emporios de riqueza mineral: el salitre y el cobre. El destino histórico obligó a defender esas fuentes de trabajo ganadas con esfuerzo; al ser desoídos los justos reclamos, y atropellados los derechos, no hubo más remedio que apelar a los designios de la fuerza. Una lucha cruenta en la que murieron muchos compatriotas, testimonio del coraje y valor de nuestros soldados. Como corolario de una larga y gloriosa gesta fueron incorporadas las extensiones nortinas que alargaron la elongada silueta de Chile Sudamericano, desde Arica al cabo de Hornos.

Más cerca del presente, se deben mencionar aquellos mandatarios que se preocuparon en solucionar en paz, los conflictos limítrofes con la vecina República Argentina, zanjando controversias que hubiesen desencadenado inimaginables derivaciones. Ellos realizaron en el papel y en la ley una labor afianzadora de nuestra soberanía. Pero hay también tres hombres cuya memoria se debe destacar, porque merecen una especial consideración ciudadana.

Cabe referirse a la obra constante de chilenización que, en vastas extensiones, realizó el Presidente Carlos Ibáñez del Campo, quien logró incorporar realmente al concierto nacional la extensa región que hoy lleva su nombre. Baste, para ello, consignar las instrucciones que el propio Presidente diera a uno de sus subalternos, el General de Carabineros, Luis Marchant González, quien textualmente las evocara: Cuando en Chile, en 1928 me llamó el Presidente Ibáñez, me puso frente a un mapa de Chile y me espetó: "Aquí hay una región que se dice inexplorada. Quiero que usted vaya allá, la organice y haga de ella un Chile nuevo y promisorio". Poco después, el Presidente desarrollaba un amplio plan que transformaba esa extensión lejana en una provincia, con intendencia y municipalidad radicada en Puerto Aisén. Posteriormente, fundó allí el pueblo de Coihaique, instalando colonos; a los que siguieron Puerto Ingeniero Ibáñez y Chile Chico.

Al Presidente Gabriel González Videla que pacíficamente, gracias a su osadía y visión, duplicó el territorio nacional, agregando de norte a sur a la estrecha franja de tierra una amplia cinta marítima de doscientas



Vista de Cochrane.
XI Región.

millas marinas que otorga una zona de soberanía, de riquezas reales y potenciales, y abre al país su gran perspectiva oceánica.

Y, por último, se debe celebrar la obra visionaria realizada por el Presidente Pinochet, quien abre caminos en la montaña y en la roca; tiende puentes y desafía precipicios, vertebrando la carretera austral, cuya dimensión cultural y patriótica nos da la esperanza cierta que Chile será pronto una unidad física animada por la "voluntad de ser" de un pueblo que camina hacia el futuro.

En esta reflexión serena acerca de algunos de aquellos hombres que, con muy distintas tendencias y visiones, tuvieron la misma decisión de crear ese hogar común, integrado totalmente a la nacionalidad, en el cual todos los habitantes tendrían las mismas oportunidades de vida digna y desarrollo, cultural y material, que son la esencia y el fin de una verdadera democracia.

Por otra parte, tal como lo establece con brillantez y claridad el Premio Nacional de Historia, don Ricardo Krebs Wilkens, en el primer capítulo de este libro, el hombre se hizo presente en Chile en el año diez mil a. C. Desde entonces, nos explica cómo desde Santiago, que fuera la residencia del gobernador y de la Real Audiencia, se extendió la acción civilizadora hasta el Norte Chico y por el sur, hasta el Biobío. Fue en ese valle, entre la alta cordillera y el infinito Pacífico, donde se formó la sociedad chilena, como resultante de un mestizaje entre los conquistadores españoles y los naturales de la tierra. Hacia el sur, el Biobío era una "frontera de guerra, desde la cual los belicosos araucanos defendían tenazmente su independencia".

Sobre esa realidad histórica se forjó la nacionalidad chilena. A lo que hay que agregar lo manifestado en párrafos anteriores, que complementan la estructura territorial de nuestro país en el continente americano. Sin embargo, quedaron extensas regiones marginadas de esta integración, el largo tramo que se extiende al sur del golfo de Reloncaví, entre los paralelos 41° y 52° S; es decir, desde Puerto Montt hasta Puerto Natales, en la Duodécima Región. Se trata de una enorme heredad que, en parte, está cubierta por gruesos mantos de nieve llamados "Campos de Hielo", absolutamente inhabitados. Habrá que convenir que se trata de una zona sumamente abrupta, cubierta en gran parte por enormes planchones de hielo, donde los asentamientos vitales se hacen difíciles.

La verdad es que esas vastas regiones han quedado marginadas del conocimiento y desarrollo nacional.



Balseo río Rosselot.
Provincia de Aisén,
XI Región.



INTUICION GEOPOLITICA DE UN VISIONARIO

El 11 de julio de 1974, bajo la Presidencia de don Augusto Pinochet, se cambia realmente el curso de la historia en estos fundamentales aspectos de integración y soberanía. El Presidente anuncia un plan de descentralización y regionalización que les permite a las regiones tomar iniciativas y promover su propio desarrollo. En el tramo austral nacieron las provincias de Palena, en la Décima Región; y de Aisén, Coihaique, General Carrera y Capitán Prat en la Undécima. Pero a continuación el propósito se hace más extenso y trascendente, haciéndose eco el Presidente de la República de lo que él mismo expresara cuando era Coronel, en su obra "Ensayo sobre un Estudio Preliminar de una Geopolítica de Chile": "Desde el canal de Chacao hasta el cabo de Hornos, es el espacio que dispone el núcleo vital en su crecimiento hacia el sur, lo cual requiere integrarse al territorio con vías de comunicación terrestre, aumento de comunicación marítima y aérea, y efectuar estudios de factibilidad que permitan asentar nuevas poblaciones ..." El General Pinochet, al asumir el Gobierno, tomó las medidas para poner en práctica esas ideas.

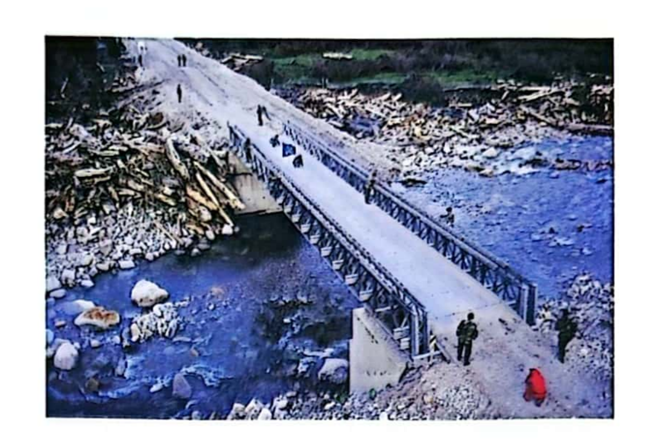
Como lo más importante y urgente se imponía la construcción de un sistema vial completo que avanzara hacia el sur, derrotando todos los obstáculos, incluso los que parecían imposibles de superar en esta empresa de chilenidad. Antes, para avanzar hacia el sur, como para extraer los productos de esa zona, había que atravesar territorio argentino. Así nace el proyecto del camino longitudinal austral, que encomendó al Ministerio de Obras Públicas y al Cuerpo Militar del Trabajo. El desafío era enorme, pues había que trazar la carretera sobre fiordos, lagos, ríos, montañas, valles, pantanos, arenales y selva virgen. La carretera tendría una longitud nada menos que de 1.150 kilómetros. El sueño sería alcanzar los 2.423, lo que significa unir a Chile por tierra en una continuidad que va desde Puerto Montt a Punta Arenas.

Ese sueño que parecía imposible está realizado en su primera etapa gracias a la eficiente organización técnica y financiera del Gobierno de las Fuerzas Armadas, que significó la incorporación de una inmensa extensión de tierras, antes vírgenes, y que ahora empiezan a entregar sus riquezas en los tres reinos de la naturaleza; y además, abrirse a la imaginación humana para afianzar su progreso sobre la base del enorme potencial hidroeléctrico de sus ríos, de sus riquezas mineras, forestales, agrícolas, ictiológicas y la belleza de sus paisajes que le auguran un gran desarrollo turístico.

Sin embargo hay más, hacer patria no sólo consiste en agregar kilómetros cuadrados de superficie a una Nación; es más importante y fundamental adicionar el mayor y mejor producto que la Providencia ha puesto como una condición esencial del ser humano: el mágico contenido cultural que trae la posesión del hombre en su tierra, que constituye el más activo catalizador del progreso material. No sólo hay que conocer y conquistar un pedazo de tierra, sino que hay que poblarlo, pues el único capaz de hacer el milagro que supera a la propia naturaleza es el hombre. Ya se puede columbrar la floración del prodigio realizado por nuestro Ejército.

A los bordes del camino se levantan construcciones, se dividen predios, se abren ramales que, como afluentes, van trayendo la riqueza al cauce principal de la gran carretera. Esta arteria vivifica un trozo inerte de lo que fuera Chile, y lo incorpora con sentido nacional al gran desarrollo. Vienen la casa, el comercio, el albergue; la bomba bencinera, el almacén ... y también la escuela, el cuartel, el hospital, la biblioteca, la iglesia. Es decir, el hombre siembra sus raíces, de las cuales obtendrá el fruto generoso de la cultura. Animados esos habitantes, esos colonos, por el vigor fundacional que ha de inspirarlos, conocerán su territorio, lo amarán y lo harán suyo en beneficio de la sociedad; y la montaña que era hosca, abrirá sus vetas generosas, y entregará la riqueza de sus faldeos cubiertos de alerces y lengas; y los valles darán cabida a miles y miles de ganados que entregarán sus carnes, cueros y lana. En otras partes se sembrarán especies que, cada año, entregarán sus cosechas y se irá tejiendo la urdimbre humana que transida de ánimo de progreso, producirá el prodigio de transformar lo estéril en el cuerpo, quizás más vivo y promisorio, de la Nación.

En las costas, aprovechando la profundidad de los fiordos y la calma de sus aguas, se crearán puertos y se sembrarán especies marinas; así, entre las carreteras labradas en la tierra, y las otras, en el mar y en el aire, se tejerá la red de las comunicaciones que como un sistema arterial animará el cuerpo nacional. El éxito efectivo, presente de la carretera austral, concebida por el Presidente Pinochet y realizada por el Ejército de Chile, indica que no hay obstáculo cuando la voluntad de ser del chileno se pone en marcha. Así, ciertamente llegará el día que, sin salirse del territorio chileno, se le podrá recorrer de punta a cabo en su larguísima extensión. Y así asombrará reconocer en cada recodo del camino lo que era ayer una heredad desconocida, como un patrimonio real incorporado a nuestra Patria.

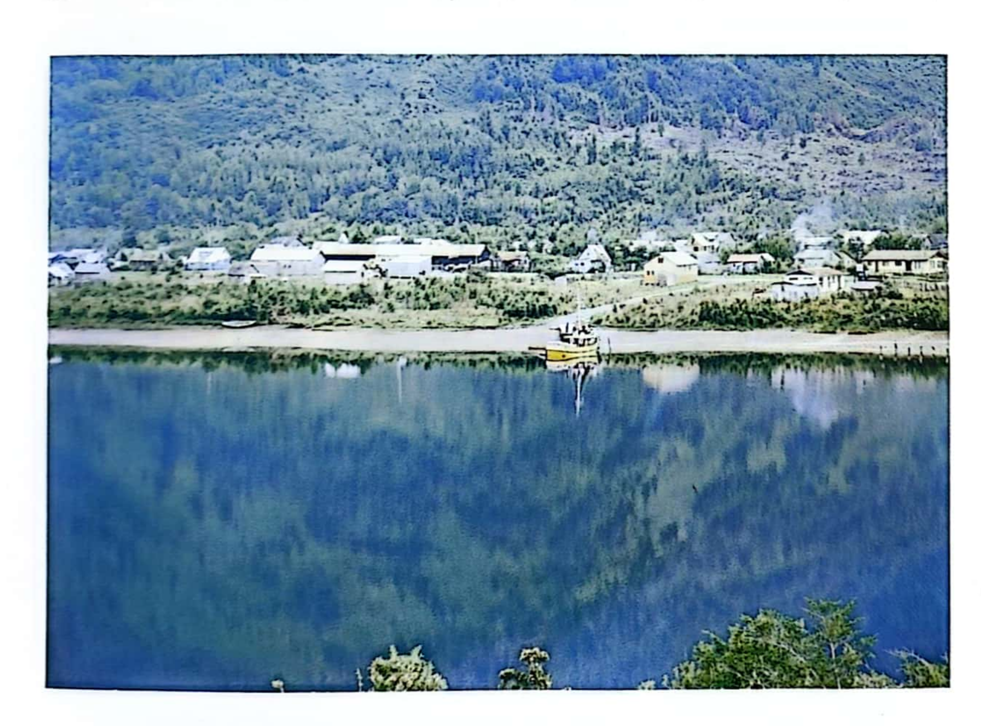


LA NATURALEZA Y EL HOMBRE PRIMITIVO

El mundo de la cultura se confunde con el escenario en el cual se enraíza. De sus orígenes geológicos y clima, resulta una flora peculiar y rica. En el mar se encuentran variadas especies de algas: macrosystis, glacilarias, pelillos, huiros, lugas, onillas, y los comestibles cochayuyo y luche.

Otras especies propias de esta región húmeda son los helechos, arborescentes o chicos (blechum), sphagna, carex, azorella, gunnela, pangue, calta, chapel o escalomi; romerillo, murtilla, natri, canelo, molle, coligüe, tal como lo dice el estudioso y recordado autor de "El Baker: Un Territorio Bravío", mi hermano don Francisco Campos Menéndez, quien con amor y entusiasmo volcó su sabiduría adquirida en la Universidad de Oxford, para describir con minucia el paisaje de Aisén y, especialmente del Baker, que conociera por haberlo recorrido reiteradamente en toda su extensión, y estar vinculado a él como uno de los directores de una visionaria acción pobladora iniciada por sus mayores. El nos habla en su obra de los copihues, de la fucsia o chilco, viola, capachitos, clavel del campo, y los juncos que surgen en los fachinales. Asimismo, describe los grandes árboles de la floresta perennifolia y austrocédrica, tales como el ciprés de los canales, el mañío, la tepa, el arrayán, el alerce, la luma, la quila, el tineo, el avellano que, de acuerdo a los últimos cálculos, posee una extensión superior a cuatro millones de hectáreas de bosque nativo.

La fauna es diversa en toda esta vasta extensión geográfica. En el mar y en los ríos, el abundante y nutritivo plancton, enriquecido por algas talófitas, sustenta una variedad de moluscos, mariscos, crustáceos y peces comestibles de agua salada, pejerreyes, róbalo, rayas, sardinas, que conforman la gran riqueza marina de estas regiones: toninas, delfines, cetáceos.



Puerto Ingeniero Ibáñez. Lago General Carrera, XI Región.



Tal como lo sigue estableciendo el acucioso cronista de las tierras aiseninas: "En cuanto a entomología, existen numerosas especies de coleópteros, lepidópteros y arácnidos. La avifauna acuática está representada por los proselarios: albatros, petreles y golondrinas de mar; láridos: pingüinos, cormoranes, martín pescador, pidén austral, filfil u ostrero; anátidos como los quetros voladores o los patos vapor, guairabos, taguas y frigílidos de muchas clases. A los que hay que sumar los vultúridos, entre los que se distinguen el halcón llamado peregrino, cuya caída es la de las más veloces alcanzada por las aves, pues llega en las picadas a una velocidad de cuatrocientos kilómetros por hora. A todo esto hay que sumar lloicas, zorzales, petirrojos, caturras, lechuzas, martinetas, bandurrias, queltehues, flamencos, avestruces y choicas. Entre los mamíferos: las focas, nutrias, huillines, coipos. Los tucutu, coruros, mulitas, zorros, vizcachas y el mefítico zorrino o chingue. La liebre, el conejo, el castor y para qué decir el zorro y el guanaco. En esta región de Chile conviven simbólicamente el mayestático y grácil huemul, y el airoso cóndor de los Andes, emblemas de nuestro escudo nacional".

Se justifica la descripción prolija del autorizado cronista porque la carretera austral es un túnel que penetra en esa extensión geográfica donde se imponen, sin duda, los tres reinos de la naturaleza, en una sin par sinfonía de grandiosas magnitudes. El Estado se preocupa de conservar estas generosas dádivas, para lo cual se han creado 19 reservas forestales protegidas: 5 parques, 12 reservas y 2 monumentos nacionales, que abarcan 48% de la superficie regional, como se detalla en el capítulo IV.

En esas tierras, en tiempos remotos, existía una población primitiva llamada de los "canoeros". Tales razas estaban constituidas por tribus de alacalufes, caneles, pochokeles y chonos. Todos ellos asentados en los márgenes y canales del laberinto austral. En la tierra firme habitaban la raza araucana, la manzanera y los tehuelches; los aokenkenes y patagones del sur.

Recientemente, tras dos décadas de apasionado debate, la comunidad científica internacional ha validado el descubrimiento arqueológico realizado en Monteverde, a orillas del estero Chinchiguapi, ubicado a 35 kilómetros de la ciudad de Puerto Montt, que establece un sitio arqueológico en el que se asentaron los primeros seres humanos en nuestro país, hace 12.500 años. Es decir, que la población del territorio se habría establecido 120 siglos antes que el descubrimiento de Colón.



Estas tribus que vivían de la caza y de la pesca se reducían a grupos de 20 ó 30 personas. De acuerdo a las teorías de los arqueólogos, se infiere que, por lo menos, hace veinte mil años se realizaron esas migraciones que, partiendo del Asia, posiblemente de Mongolia, aprovecharon las escarchas del invierno boreal para atravesar el estrecho de Bering, y desplazarse luego hacia el sur por las tres Américas.

Estos primitivos se fueron instalando y adaptando a las variables circunstancias de la naturaleza, empujándose las tribus, unas a otras, cada vez más hacia el sur, de acuerdo a su ánimo de adaptación que hacían efectivo, amparados en su condición guerrera. Sus orígenes y el medio en que habitaron se hicieron patentes con el tiempo en las grandes diferencias de sus usos y costumbres. Prueba de ello es que los idiomas, incluso de tribus vecinas, suelen ser absolutamente diferentes. En el caso del territorio de la provincia de Palena y de la región Aisén, por donde pasa la carretera austral, no hay duda de que indios patagones, venidos de las estepas de la vertiente atlántica, ingresaron por los boquerones cordilleranos a esas tierras. Por otra parte, desde Chiloé hasta el lago General Carrera se extendieron tribus poyas y también caucahues. Estos clanes humanos eran diferentes a los huilliches, que fueron los primitivos pobladores de la Región de Los Lagos.

Antiguos cronistas como Cortés Ojea y Ladrillero describen a los caucahues como de pequeña estatura, miembros fuertes y solamente cubiertos por una piel de lobo marino o cáscara de cipreses; navegaban en diminutas canoas parecidas a las que utilizan los indios yaganes de la Tierra del Fuego; las mujeres, al igual que estos últimos, eran las que guiaban las embarcaciones. Aún quedan en las zonas aledañas a caleta Tortel y Puerto Edén, al final de esta etapa de la carretera austral, algunas familias de alacalufes, último vestigio de estas tribus que poblasen los territorios de Trapananda.

APORTES CIENTIFICOS Y LOS PIONEROS

A la historia inicial narrada deben agregarse los nombres de algunos científicos en mérito a sus aportes culturales: los hermanos Nodal; William Schouten y Jacobo Lemaire; al notable Luis Antonio de Bugainville; a Narborough; a Fitz Roy; Malaespina, y para qué decir, Carlos Darwin. No hay país de Europa que no mandara sus científicos, admirados por el interés sugerente de nuestras lejanías. De los italianos: Armillone, Víctor Pizani y Palumbo; entre los alemanes, Pludgmann y Eberhart; el brasileño Almirante Saldanha y el sueco Nordenkjold.

Se suman algunos religiosos que aparecieron por estas tierras desde la isla de Chiloé. Según se cuenta, algunos iban en busca de la ilusoria "Ciudad de los Césares". Lo cierto es que los evangelizadores de la Compañía de Jesús llegaron en canoa hasta el istmo de Ofqui, tales como los padres Menéndez, Mascardi, Rosales y Torres, quienes bautizaron esos lugares como "El Fin de la Cristiandad".

También son dignos de mencionar numerosos científicos que formaron las comisiones de límites chileno-argentinas, como el perito Francisco Pascacio Moreno, don Alejandro Bertrán H. y don Luis Riso Patrón; se podría seguir la larga lista.

El ánimo del marino por descubrir, del científico por investigar y del místico por sembrar sus cruces de fe, forma parte de las más nobles aspiraciones humanas. Las expediciones se hacían por vía marítima o a lomo de caballo. Esas tierras vieron pasar a los argentinos Lista, Moyano y Fontana; a los europeos Streimberg, Burmeister o Gussinde. Entre los marinos chilenos se recuerda a Juan Williams, Enrique Simpson, Juan José Latorre, Vidal Gormaz, Oscar Viel, Ramón Serrano Montaner, Guillermo García Huidobro, Adolfo Wirth y tantos otros.

Los hielos continentales recibieron desde el siglo XV al XX a ilustres exploradores como el padre salesiano D'Agostini; el erudito doctor Steffen, eminente geógrafo y profesor de la Universidad de Chile, y su maestro, el sabio Herr Karl von Fritsch, cuyo nombre recoge para la posteridad la Plaza de Armas de Puerto Aisén, como un recuerdo a su ímproba labor científica.

Hay que recordar, entre otros, los nombres de aventureros que fueron actores del poblamiento y su acción en el territorio aisenino, como don Felipe Westhoff y el de Ciriaco Alvarez, a quien llamaran el "Rey de las Guaitecas": por su afán en desarrollar la explotación de los cipreses en esas apartadas ínsulas. También gente modesta dejó la impronta de su voluntad pobladora como aquellos chilenazos que plantaron sus reales entre los cipreses, los coigües y los alerces.

Gran importancia en la colonización de esas tierras aiseninas tuvieron los hombres de empresa radicados en Punta Arenas, como Vicente Pisano; aquel gran pionero que fuera don Mauricio Braun que, conjuntamente con el gran explorador inglés, nacido en la Tierra del Fuego, y el único blanco que viviera como uno más entre los onas, don Lucas Bridges, junto a mi padre, don Francisco Campos Torreblanca, fundaran una importante estancia en el río Baker, basada en una concesión otorgada por el gobierno del General Ibáñez.

El desafío en esta empresa fue dramático; se invirtieron cientos de miles de libras esterlinas para tratar de dominar esa agreste naturaleza. Como punto de referencia, solamente diré que para poder sacar la producción de lana desde el establecimiento ganadero por territorio chileno, se compraron lanchas velocísimas que tenían que superar la corriente de 12, 15 y hasta 18 nudos del río Baker, el más caudaloso de Chile; también se proyectó sacarla en avioneta, en aquella época, cuando la aviación era una aventura de alambre y tela colgando inciertamente de las nubes. Como testimonio de su ánimo pionero y resaltando su admiración por el trabajador del campo, don Francisco Campos tuvo la satisfacción de entregar a la ciudad de Coihaique una réplica, del mismo tamaño que el original, de la estatua llamada "El ovejero de mi tierra" que, en bronce, está emplazada en la avenida Bulnes, a la entrada de Punta Arenas, constituyéndose en el emblema de la región sureña. Al entronizar esta obra del escultor chileno, Montero Carvallo, el donante quiso otorgar a estos lugares el mismo espíritu de progreso que fue el que diera el prodigioso auge de la ganadería ovina a la Patagonia chilena.



Muchos otros también intentaron hacer patria, y así se formaron tres o cuatro grandes compañías de explotación ovina que han dejado profunda huella de desarrollo comercial y ganadero en la región como, entre otras, la Sociedad Industrial de Aisén y la de Puerto Cisnes, además de unos esforzados colonos tanto chilenos como extranjeros.

IDENTIDAD HUMANA

La cultura se manifiesta en forma espontánea, trayendo desde milenios su mensaje humano. En algunas cuevas como las del río Pedregoso en Chile Chico, aparecen las palmas de unas manos que representan el ánimo de eternidad de esos aborígenes que hace miles de años habitaron esas cuevas. No están solamente sus dedos sino que también están las líneas en que se trazaron sus destinos. En otras cuevas también figuran inscripciones rupestres; la de un sol patagónico venciendo nubes o la de un guanaco con su cría. Sol, carne, alimento, manos, es decir, la vida del hombre, su nacimiento, sustento y destino.

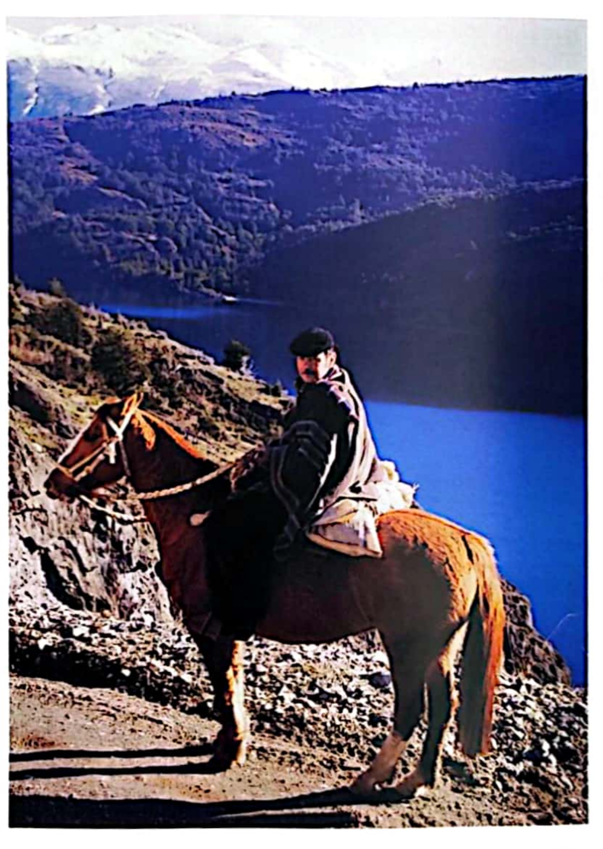
La historia de Aisén, palabra de origen aún no comprobado, pero se cree que en el lenguaje de los primitivos quiere decir tierra desmoronada; para otra versión, en lenguaje veliche, significaría sitio que se interna hacia el oriente. Y, por último, en idioma auneken, lugar de naturaleza retorcida.

Uno de los mayores expedicionarios de estas latitudes fue el ilustre Comandante de la Armada Nacional, don Enrique Simpson. Fue él quien bautizó a Puerto Chacabuco en honor a la corbeta que comandaba. Cabe destacar entonces la obra de soberanía cumplida por los buques de la Armada Nacional, que constantemente recorren esos apartados canales; también hay que recordar los arriesgados vuelos de los hidroaviones y aeroplanos de la Fuerza Aérea de Chile.

Las rutas aéreas de Aisén, con los aviones de aquellas épocas, son las más difíciles del mundo, por la geografía arrugada debido a la presencia de imponentes montañas, de hielo y roca; profundos canales labrados en la piedra viva envueltos en persistentes neblinas; vientos de más de cien kilómetros a la hora; lluvias torrenciales batidas por rachas huracanadas. Muchos aviadores de la FACH han dejado la vida en el intento por incorporar estas agrestes zonas al tráfico aéreo, logrando abrir las sendas que hoy surcan grandes aeronaves con precisión y seguridad. Inspirador de ese increíble esfuerzo aeronáutico fue el siempre recordado Comodoro Arturo Merino Benítez, a quien tanto debe la aviación chilena. También se merece un reconocimiento Lan Chile, que se puede personalizar en ese gran piloto y caballero, el historiador carrerino don Alfonso Cuadrado Merino, que tanto hiciera con otros avezados pilotos en esas apartadas regiones.

Esos vuelos que hoy cruzan con tanta seguridad por Aisén y Magallanes fueron en su tiempo un desafío casi heroico. Por eso hay que recordar algunos nombres; no es posible evocarlos a todos como se merecen, tanto militares como civiles; así como a otros que en la órbita regional enlazaron los puntos más apartados de la comarca aisenina. Esas tierras bravías necesitaron de osados pioneros en todos los órdenes de la actividad humana; y Chile fue generoso en ofrecérselos, para el desarrollo de tan promisoria región.

Tal como lo establece con certeza don Juan Cavada Artigues en el capítulo VI, el proceso de poblamiento de la extensa zona que atraviesa la carretera longitudinal austral ha sufrido a través del tiempo cambios derivados de diversas iniciativas de orden público y privado.



Arriero Lago Esmeralda, XI Región.

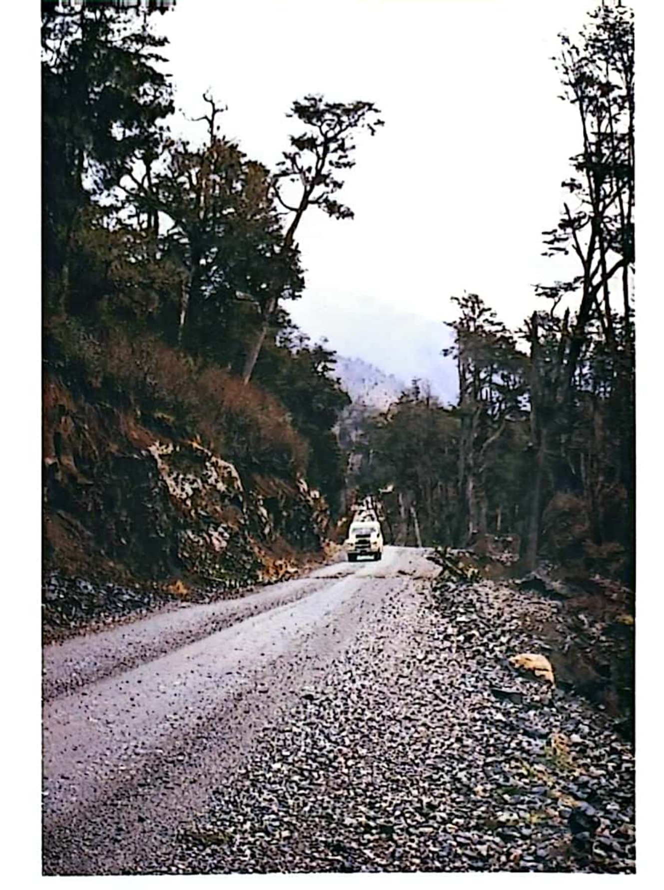


A fines del siglo XIX y comienzos del XX, algunos pioneros se aventuraron a fundar establecimientos ganaderos y forestales en la región.A ello hay que agregar como se ha reseñado, el empuje que dieron algunos hombres de las Fuerzas Armadas y de Orden, en el levantamiento de costas y asentamiento de puertos en los archipiélagos, en los dominios de las rutas del aire, y el afianzamiento soberano del Ejército.

Varias tentativas de colonización se llevaron a cabo. Para ello se iniciaron algunos esfuerzos de articulación en los medios de transporte que se enfrentaron con lo abrupto del paisaje y la cambiante inclemencia del clima; pero ellas, pese a su profundo significado, resultaron tangenciales.

El censo de 1992 registra para la región aisenina una población de ochenta mil habitantes y de 18.750 moradores para la provincia de Palena. Se trata de un territorio que es el tercero en superficie en el país y el de menor densidad, pues apenas cuenta con 0,6% de la población general, mientras que su territorio llega a 15%. Las estimaciones de crecimiento dan para el año 2005 un incremento demográfico de más de 20%; es decir, que la región Aisén tendrá para aquel entonces una población superior a los cien mil habitantes, mientras que la provincia de Palena bordeará las 23.000 almas. La mayoría de los asentamientos son urbanos; la falta de comunicaciones existentes, hasta hace pocos años, no permitía sino la radicación de pequeños núcleos aislados en esas vastas extensiones.

Sector La Zaranda.
Provincia de Aisén,
XI Región.



TURISMO

La carretera longitudinal austral ha ido abriendo, ante la expectación y asombro de quienes la recorren, amplias perspectivas para el desarrollo de la industria turística. Su agreste, majestuoso y variado paisaje, sorprende, sobrecoge y emociona. La configuración de su mar adyacente, poblado de una miríada de islas, de penetrantes brazos peninsulares y de profundos senos al interior continental; el corte transversal de caudalosos ríos con sus rápidos y cascadas, y la aparición de algún imponente ventisquero, otorgan al paisaje una grandiosidad que va más allá de las palabras. A ello hay que agregar los agrestes picachos coronados de nieve, la fumarola de algún volcán, el enquistamiento esmeralda de lagunas y lagos que reflejan los faldeos cordilleranos poblados de tupidos bosques.

El clima es revuelto; las cuatro estaciones ponen sus luces, sombras, aguas y nieves sobre el paisaje acariciado por claridades de sol, suavidades de brisa o las violencias del vendaval. A la lluvia se une la cellisca que da blancuras inesperadas sobre el verde follaje. Hay ciertas zonas, sin embargo, en que se forma un microclima como Chile Chico, junto al lago General Carrera, que hace muy grata la estadía y hasta propicia la práctica de ciertos cultivos.

Pero la naturaleza también tiene sus riquezas escondidas, que poco a poco irá entregando al hombre, a medida que él vaya conociendo su tierra, a través de los caminos y sendas abiertos por la carretera austral. Efectivamente, a 25 kilómetros de Chile Chico, en la ribera sur del lago General Carrera, se desarrolla actualmente un ambicioso proyecto minero, que es considerado por su importancia y calidad como el más importante y austral del mundo. La empresa se llama "Fachinal", y es una subsidiaria de la compañía americana "Coeur". De acuerdo a los últimos datos obtenidos, la empresa produce 950 kilos de oro puro y 7.000 de plata al año. Se ocupan en estas faenas mineras más de 500 personas, tomando en cuenta a los contratistas particulares que complementan las faenas de extracción del mineral.

También está en las últimas etapas de estudio un macroproyecto destinado a la instalación de una gran planta reductora de aluminio (Alumysa), aprovechando la energía hidroeléctrica de los ríos que, como se sabe, son los más impetuosos y caudalosos del país. Esta industria se instalaría en Puerto Aisén, y ocuparía más de 1.500 personas en sus faenas. Para poner en funcionamiento esta usina, previamente se levantarán dos grandes centrales hidroeléctricas en el río Cuervo y en el lago Cóndor, respectivamente. La inversión total de este proyecto alcanzaría a mil quinientos millones de dólares.

A medida que se avanza desde Puerto Montt, punto inicial nortino de la carretera hasta el lejano poblado de la caleta Tortel, al sur de la península de Taitao, se tiene la sensación de ir abriendo, picota en mano, como lo hicieran los esforzados miembros de las fuerzas militares del trabajo, el camino entre la roca y la selva, saltando sobre puentes audaces los cursos torrentosos de los ríos que traen diluida las nieves eternas de la gran cordillera, o cortando la roca viva en un increíble esfuerzo más allá del aliento.

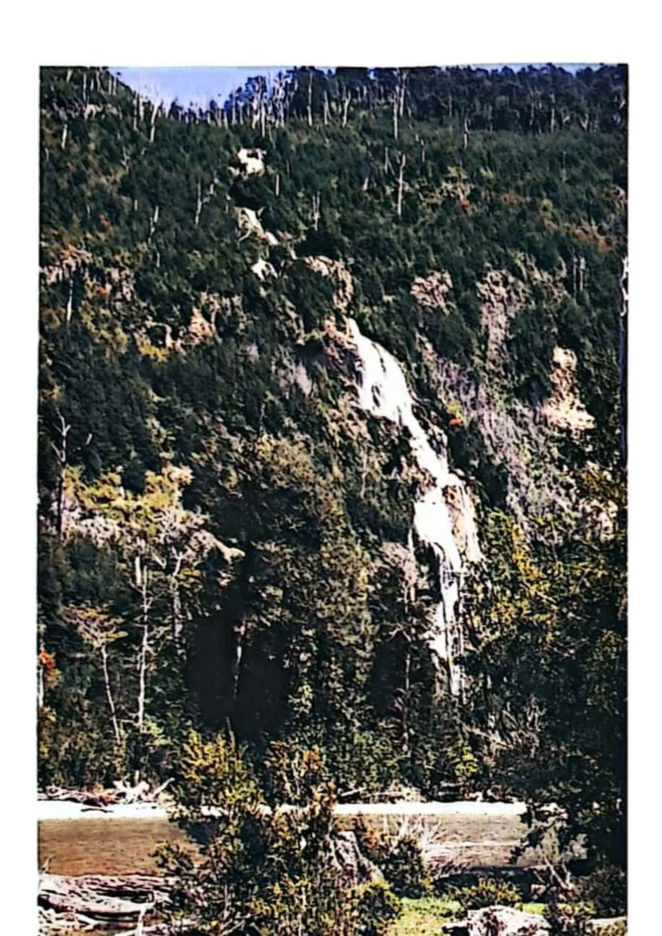
Así se llega desde Puerto Montt a La Arena, El Manzano, Leptepu, hasta alcanzar Chaitén, primer remanso de ese largo camino y de allí se interna hacia el lago Yelcho o hasta la Villa Santa Lucía, bautizada con el nombre de la entonces Primera Dama, doña Lucía Hiriart de Pinochet. De allí surgen caminos que avanzan hacia el filo de la cordillera hasta Futaleufú o Palena, junto al límite de la República Argentina. La cordillera sigue desde Villa Santa Lucía al sur, pasando por La Junta, Puerto Puyuguapi que deja a sus costados el parque nacional Queulat o el de Magdalena, sobre la costa del Pacífico. Allí se puede llegar al sereno remanso de Puerto Cisnes, hermoso villorrio recostado sobre un profundo fiordo, que ha tenido el privilegio de contar con una conocida alcaldesa, la señora María Eugenia Pirzio-Bilori, hija de un distinguido Mariscal italiano que, además de su capacidad edilicia, tiene el atractivo de adivinar en las líneas de las manos y en la geometría de los astros el destino de la gente famosa que pasa por su pueblo.

La cultísima alcaldesa, durante su administración, no sólo llevó adelante numerosos progresos materiales, sino que se preocupó por implementar una biblioteca municipal muy completa, cuyo nombre Genaro Godoy Adriaza rememora a un excelso estudioso de la cultura grecorromana y profesor por largo tiempo de la Universidad de Chile, en las cátedras de antigüedad clásica, griega y latina. La fachada del edificio, hecho de nobles maderas nativas, reproduce el frontis del Partenón de Atenas y, por cierto, alberga la riquísima biblioteca personal de don Genaro Godoy.

La ruta prosigue venciendo obstáculos hasta Villa Amengual, y de allí a Mañiguales, de donde surge el brazo que baja hasta Puerto Aisén y Puerto Chacabuco, asentados sobre un profundo y maravilloso seno. El camino pavimentado de ochenta y dos kilómetros que une a Coihaique con Puerto Aisén, pasa por la reserva nacional del río Simpson, en el cual se puede gozar del panorama de las cascadas del Velo de la Novia y también el de La Virgen. Hacia la cordillera, desde Coihaique, el principal centro poblado de la región, se puede subir al paso Huemules en el límite con Argentina o proseguir hacia el sur, a Balmaceda y Puerto Ingeniero Ibáñez; o a los poblados sobre el lago General Carrera, cuyas aguas se dividen en una frontera imaginaria con el lago Buenos Aires, perteneciente a la vecina República. La carretera continúa a Puerto Bertrand, Cochrane y de allí, en un esfuerzo final, hasta Puerto Yungay y caleta Tortel. Esta caleta asienta un puñado de casas trepadas entre las rocas; no cuenta con calles sino con pasarelas que unen la dispersa población asomada a las impetuosas aguas del río Baker. La caleta y su pueblo vecino de Puerto Yungay se han visto redimidos por la labor humana de un abnegado sacerdote que con sus propias manos levantó una capilla y unas cuantas chozas para albergar en ellas a un puñado de alacalufes que aún deambulan con sus canoas por esos laberintos de mar y roca. En este extremo del recorrido de la carretera austral se columbran, hacia el oeste, el parque nacional Laguna San Rafael, escala azul de glaciares por la que se trepa al Campo de Hielo Patagónico Norte. La carretera se interrumpe, pero pareciera que viéramos una línea



Caleta Puelche.



Río Palena.
X Región.

Ya la región de la Trapananda, como se nombrara este paraje en el remoto pasado, ha dejado de ser leyenda para nacer como realidad concreta hasta en sus más mínimos detalles. El hombre ha abierto la roca, le ha desentrañado sus misterios y riquezas, la ha valorizado y puesto al servicio de su superación. Transitando por la carretera ha tomado contacto íntimo con la vegetación; ha apreciado el valor de cada helecho, de cada mata, de cada árbol. La madera con su generosa pulpa entrega la materia prima para hacer la tabla, la casa, la escuela y la iglesia; es decir, el hogar del hombre en el que pueda desarrollar su vida. También está allí esa pulpa de la que se hace el papel: memoria de los tiempos y vibrante lámina que entrega la noticia y el saber.

Gracias a la carretera, el viajero se topa con la fauna en todo el ámbito de sus posibilidades, desde los mamíferos, los peces, hasta los insectos, comprobando una vez más que no hay ser viviente en la Tierra que no tenga un destino en favor del hombre y la sociedad. Pero todos estos elementos al humanizarse entregan al ser humano un nuevo horizonte vital; abre sus ojos a nuevas iniciativas y su imaginación a nuevas ideas, pensamientos y proyectos que lo enriquecerán a él y a sus semejantes. Es decir, que todo lo que es naturaleza, gracias a su contacto con el hombre, logrado en este caso a través de la carretera longitudinal austral, aporta verdaderos elementos que forman parte de su cultura. Para qué decir cuánto también enriquece a quienes viven en ese territorio, el conocer los orígenes de los hombres que habitaron esas tierras; la historia real y la legendaria, y todo lo que ha significado la presencia humana en el conocimiento y desarrollo de estas tierras. Eso es cultura.

imaginaria que seguirá y seguirá por otros mil kilómetros, invitándonos hacia el sur para concluir esta magna obra realizada por las fuerzas militares del trabajo hasta Puerto Natales, cumpliéndose así la notable hazaña de unir la totalidad de Chile Sudamericano, desde Arica a Punta Arenas y por Tierra del Fuego, vía Yendegaia hasta Puerto Williams.

Como se desprende de cada uno de los acápites de este capítulo, ha parecido oportuno subrayar en un análisis pormenorizado lo que significan cada uno de los elementos que constituyen la realidad integral de este paraje. La razón de esta prolija descripción es la creencia de que, gracias a la carretera austral, el ámbito natural del territorio que cruza ha sido iluminado y potenciado energéticamente por este vector que representa la arteria que ha dado nueva vida física y espiritual a estas regiones. Se ha dicho vector, pues la carretera es como un rayo que lleva en sí los dos elementos fundamentales de la vida en su más amplio significado: la luz y la energía. Mediante la primera, se obtiene una percepción cabal de la realidad.





Niños Villa Santa Lucía.
Chaitén,
X Región.

EDUCACION

Donde más y mejor se visualiza el impacto cultural que ha producido la carretera austral en los lugares por los cuales atraviesa, es en el sector educativo. Efectivamente, sus resultados en la niñez y primera juventud son más que evidentes; son esperanzadores y ello solo justificaría el enorme esfuerzo que realizaron los hombres del Ministerio de Obras Públicas, del Cuerpo Militar del Trabajo y los contratistas que apoyaron sus tareas, en esta primera etapa del magno proyecto.

Lo primero que revelan las estadísticas oficiales y estudios de las autoridades educacionales es el efecto directo que ha significado la carretera en las zonas que atraviesa, conecta y anima. Gracias a su tejido de innumerables ramales se ha hecho posible el acceso a puntos anteriormente inaccesibles, y más corto y expedito a otros lugares que antes, dadas las dificultades de las sendas, aparecían aislados.

Este íntimo contacto permanente entre la escuela o el liceo, con todas las comunidades comarcanas, ha sido de mutuo beneficio, ya que ahora niños y jóvenes pueden incorporar su concurrencia a clases como algo habitual en la organización de su vida cotidiana, y, por otra parte, los establecimientos educacionales se han favorecido en su organización y eficiencia, al contar con un flujo seguro y permanente de alumnos que llenarán sus aulas. Entre profesor y alumno surgirá una amistad, un cariño, un conocimiento, que los acercará en mutuo beneficio; pues ante todo, la enseñanza es una entrega de amor. La letra no entra con sangre sino con paciencia, con conocimiento, con verdadera vocación educativa. Incentivados por la presencia de esos alumnos venidos de los rincones más apartados de la geografía sureña, esos profesores se sentirán estimulados en su labor y serán generosos en la entrega de sus conocimientos y de su cariño.

Así, junto a la escuela, el liceo y los establecimientos de enseñanza técnica, ya no serán utópicos aquellos sentidos anhelos de los habitantes de estas regiones, los cuales sólo se podían lograr viajando a lejanos lugares. La distancia y los medios económicos eran verdaderos

muros que aprisionaban en su ignorancia a miles y miles de jóvenes chilenos que habitan esas regiones. Ahora, la escuela los aguarda en una cercanía de puertas abiertas y, con ello, entrarán la luz y la ciencia a sus espíritus y corazones.

Gracias a la carretera austral se han afianzado y, en muchos casos, se han inaugurado nuevos establecimientos primarios del conocimiento y la cultura. Así, en Coihaique existen 28 entre escuelas y liceos. Entre ellos hay que destacar a la escuela rural E-38, municipal de Villa Ortega, llamada "Pablo Neruda", avalada por decreto de abril de hace apenas un par de años. Lo mismo se puede decir de la rural "Camilo Henríquez", situada en Alto Baguales; en la comuna de Lago Verde hay 4 escuelas municipales que se han visto particularmente agraciadas con la carretera austral, como aquella que cuenta con el internado "José Miguel Carrera" y la llamada "La Tapera"; en la comuna de Aisén se cuentan 16 establecimientos; 6 en Puerto Cisnes; 2 en las islas Guaitecas; 4 en los valles de Chile Chico; 6 en Puerto Ibáñez; 2 en Cochrane; 1 en Villa O'Higgins y otra en la alejada y soledosa caleta Tortel.

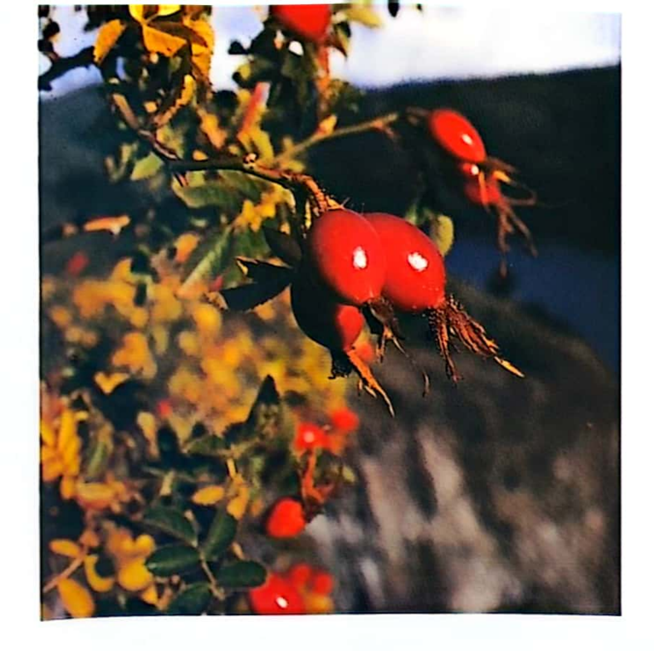
Todo este cuadro realizado con esfuerzo y abnegación por las autoridades educacionales se multiplica también con el esfuerzo de algunas escuelas particulares y de entidades religiosas. Todas ellas se han vitalizado y cumplido sus altos propósitos gracias a la carretera austral y sus ramales que llevan y traen cotidianamente a los alumnos a esos centros de luz y de vida.

A estos logros educacionales hay que agregar también la presencia docta y esperanzadora de extensiones de la Universidad Austral de Valdivia y la de Los Lagos que, con gran esfuerzo, han establecido sedes en esta parte del austral territorio. Sin disminuir por ningún motivo estos generosos y oportunos apoyos, aún existe el grave problema en la juventud de esas regiones que no cuentan con instancias permanentes de estudios universitarios en todo el espectro de las carreras que hoy se imparten y, para ello, deben abandonar su territorio natal para perfeccionarse en los centros estudiantiles de las ciudades más septentrionales del país, como Osorno, Valdivia o Concepción y hasta Santiago. Esto, por el momento, se opone a la idea de verdadera democracia, por la cual todos los chilenos deben contar con las mismas posibilidades para satisfacer sus ansias de conocimiento. De todos modos hay que rendir homenaje a los abnegados profesores primarios, secundarios y universitarios, que en forma tan sacrificada como generosa, entregan sus saberes a las juventudes de estas remotas comarcas.

Se espera que por la carretera austral avanzarán los proyectos para que esa región de Chile entregue idénticos beneficios a los que se otorgan en las comunas más ricas y prósperas de la nación.



Cochrane.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.



OTRAS FORMAS DE CULTURA

En el año 1978 aparece la revista "Trapananda", de honda significación en el desarrollo cultural de Aisén. Se trata de una publicación de muy esmerada presentación gráfica, y que contiene entre sus páginas valiosísima información, comentarios y crónicas acerca de la realidad de esta alejada e importante porción del país. Esta publicación ejemplar, que se debe a patrióticas voluntades y talentos, ha sido una importante palanca de apoyo cultural al desarrollo de esa desconocida zona del sur de Chile.

¿Qué es eso de Trapananda? La bella toponimia aisenina con que se denomina a la región nos llega a través de muy largos años. No es como por su sugerente eufonía se supone, un nombre de fantasía creado por algún poeta; no obstante, no se puede negar que el apelativo tiene algo de mágico y legendario. Trapananda... suena a sueño, a aventura caballeresca de aquellas que imaginaran los Palmerines y Amadises, anteriores a la realidad del Renacimiento, y causantes de la genial ironía cervantina. El origen de la palabra Trapananda es tan cierto como remoto. En los anales iniciales de la conquista de Chile, incluso en los anteriores a don Pedro de Valdivia, como se recoge en una remota información: "Todo lo que queda al sur de Chile y al poniente de la Patagonia recibe el nombre de provincia de Trapananda... Lo cierto es que en la gestión del gobernador don Francisco de Villagra, su yerno, llamado Arias Pando Maldonado, solicitó formalmente en el año de 1563 el título de Alguacil Mayor de Chile y de las provincias de Chiloé y Trapananda, que están despobladas desde la ciudad de Osorno hasta el estrecho de Magallanes".

Al parecer, tal proposición no prosperó, pero el apelativo de Trapananda quedó definitivamente incorporado a la Historia.

La revista que se ha comentado apareció en 1978, y desde entonces aparecieron 8 números. El último que registra la Biblioteca Nacional data de 1985. En ellos colaboraron distinguidos escritores y cronistas.

En el movimiento intelectual aisenino aparecen muchos nombres señeros, especialmente de las zonas de Llanquihue y Chiloé, entre ellos se debe recordar al talentoso escritor Edesio Alvarado, que si bien naciera en Calbuco en 1926, dedicó muchas de sus crónicas, relatos y versos a Trapananda. Este escritor falleció en 1981. Se destacaban en sus escritos el sentido realista en el que acentuaba aspectos criollistas. Varios escritores sureños, como Nicasio Tangol u otros radicados en Punta Arenas: el poeta y crítico, Marino Muñoz Lagos; el ensayista y novelista, Vega Letelier y los historiadores Mateo Martinic, Braun Menéndez y nuestro recordado hermano Francisco, se han ocupado extensamente de la zona del Baker.

Ahora, entre los propiamente regionales, se distinguen algunos jóvenes escritores tanto en prosa como en verso. Entre ellos, Enrique Valdés, nacido en la zona del Baker en el año 1963. Luego de sus estudios en Coihaique, este autor, a los doce años, se radicó en Valdivia; allí sus esfuerzos se dividen en tres diferentes direcciones: por una parte, se recibe de contador; por la otra, se afana en aprender y transformarse en un verdadero maestro como violonchelista y, por último, sigue cursos de castellano en la Universidad Austral. Viaja a Santiago y allí se inscribe en los Talleres Literarios del poeta Miguel Arteche. Su vida se divide entre la música y la prosa. Gracias a una beca viaja a Illinois, USA. Presenta una tesis sobre Gabriela Mistral y regresa al país en 1994. Es autor de diversos libros de verso y prosa, entre los cuales destacan "Trapananda" y "Ventana al Sur". Pertenece a la generación llamada del sesenta. Otro prosista aisenino es Mario Contreras Vega, que también tiene interesantes obras publicadas.



Es en la poesía donde se registra una mayor actividad literaria. En ello, Trapananda coincide en las vocaciones intelectuales con la tendencia general del país, siguiendo el camino tan noblemente abierto por la Mistral y Neruda.

Los autores se han agrupado en la "Sociedad Regional de Escritores de Aisén", la que ha organizado algunos encuentros, tal como ha sido recogido y comentado por la prensa.

Entre los poetas se recogen los nombres de Adolfo Cáceres, autor de "Cruce el Mar entre Canales"; Arturo Barros, "El Peregrino Herido"; Eusebio Ibar, "El Camino que va a Coihaique", y Zúñiga con sus "Pajaritas en la Lluvia". Entre todas estas producciones hay una cuyos versos parecen representar el espíritu de estos vates; la de Rodolfo Aldea, titulada "Canto a Aisén": "...Yo le canto a tus hijos/ acróbatas sobrevivientes del destino./ En tus troperas artesanos de huellas/ en tus hombres de madera pura y salvaje/ en tus pescadores de moluscos generosos/ en tus hombres de tierra y camino."

Las mujeres de Trapananda también se hacen presentes con sus poemas. Según se publica en el número 2 de la revista "Francachela", de reciente aparición, Isabel Quintana da una visión de la poesía femenina de esa región. Entre estos poetas, como les gusta nombrarse, se escuchan voces fuertes, a veces amargas, como en el caso de Sandra Bórquez: "Yo amo a todos/ anhelo acostarme/ con todos los hombres/ debajo de la tierra." Las hay por impaciencia docente como en el caso de Iris Salgado: "Leños blancos pintados de negro en sus orillas/ último vestigio... del roce a fuego en aquella selva impenetrable". Idaña Yáñez que canta en el tiempo buscando raíces ancestrales: "Descubro que otros siglos de mar transitan tu azul".

Hay muchos autores más que hacen realidad sus realidades, y también sus sueños y ensueños. Trapananda es un inmenso escenario telúrico donde el hombre en su soledad se afana en emerger por las raíces de la cultura. La carretera austral les abre una nueva perspectiva para que la idea se haga palabra cotidiana; para que el anhelo sea suspiro del aliento vital; para que el sueño sea un disparo hacia el futuro. Sublime alquimia, la que hace del instante algo eterno; de la naturaleza, paisaje; de los elementos, riqueza para la vida del hombre, y de las ilusiones, sublimes realidades. ¡Esa es la magia de la cultura! A la palabra, seguir el trazo de la plástica; de ella, los acordes de la música. Así Aisén y Trapananda, hoy y ayer, unirán en su esfuerzo un canto de esperanza.

A estas manifestaciones individuales del talento de los aiseninos, hay que agregar los recursos multiplicadores de la técnica: las radios locales comunicando las voces lejanas con su aliento de vida; las salas de cine que proyectan en los diversos pueblos sus fantasías multicolores. La caja mágica de la televisión, a través de los canales nacionales, entregando al instante la noticia, el comentario o la obra de arte. Las bibliotecas que dan remanso para el esparcimiento y la sabiduría; la hoja impresa que palpita con noticias, ideas, crónicas. A ello se suma la reciente intromisión de Internet, con todas sus increíbles posibilidades de comunicación instantánea con las culturas más diversas del mundo. Y, por último, siendo lo primero, la acción comunitaria de la gente: la entrega juvenil de los scouts; el valor generoso de los bomberos; la abnegación de la Cruz Roja; y de las Damas, que con los diversos colores de sus atuendos expresan su fervor cariñoso por la comunidad; de los clubes de Rotarios y de Leones y otras entidades metafísicas como los masones, y también los distintos credos en que se manifiesta, con sus cultos y ritos, la fe ancestral de los chilenos.

REFLEXION FINAL

En síntesis, el pensamiento visionario de un estadista, con la abnegada decisión espiritual y técnica del Ejército, dio impulso al gran proyecto de la carretera austral, cumplido ya en su primera fase de más de mil kilómetros. Este trazado avanza ante todos los obstáculos y se enriquece con el aporte de diversos ramales que trepan hacia la cordillera o descienden a las orillas del mar. Esta obra involucra tres conceptos fundamentales que exteriorizan la voluntad de ser del pueblo chileno: la primera, dar cumplimiento a ese osado mandato de su escudo:"Por la Razón o la Fuerza"; valiente desafío que se justifica en esta obra, en que la fuerza subyugada por la razón conquista un imposible en beneficio de la Patria. La segunda, que al trazarse esta carretera, se ha llevado a la naturaleza el aporte milagroso del espíritu humano, que hace que lo inerte cobre vida; que lo lejano esté al alcance de los ojos, y que la voluntad del hombre transforme lo que era inútil en un emporio de riqueza al servicio de la ciudadanía. Y, por último, que el chileno se ha transformado en actor de un universo que corresponde a la grandeza de la Patria; que como una sombra de Dios debe hacer de su suelo un hogar de bienestar y paz al servicio de la Nación.

Abrir la carretera austral es dar impulso a ese futuro esplendor legado por el ex Presidente Pinochet, a todos los chilenos. En ese surco nuevo habrá que sembrar la semilla de la cultura, la única capaz de producir el milagro de los más grandes valores del espíritu y de la acción redentora del hombre.

Así es como haremos Patria.



CAPITULO VIII

LAS VIVENCIAS LOCALES

BGL Martín Muñoz Baeza





INTRODUCCION

Este capítulo se aboca al conocimiento de los protagonistas de la fatigosa y dilatada empresa de la ocupación, colonización y sobrevivencia en este desgarrado territorio y su rol, participación y reacción durante la construcción de la carretera longitudinal austral.

El acercamiento a este protagonista permite observar la realidad de la ruta austral desde una escala local y, por tanto, con una visión práctica e inmediata, para lograr una idea más aproximada del perfil humano de los habitantes y de la forma en que su vida cotidiana ha sentido el impacto de la carretera.

Retratar esta vivencia resulta primordial para evaluar el proceso de reordenamiento espacial, que comienza a brotar a la par con la implementación de este gran eje longitudinal, porque a final de cuentas las decisiones de gobierno trasluce una vocación esencialmente antropocéntrica, variable que también permite aquilatar el fuste del estadista que asume los costos y responsabilidad de llevar adelante una obra de esta envergadura, que como está señalado en el capítulo V, carecía de factibilidad económica porque no había suficiente población beneficiaria.

De otra parte, es necesario testimoniar también que los habitantes de la zona austral asumieron este compromiso con todo el entusiasmo que era dable esperar, tras vencer su desconfianza inicial, habida cuenta de la experiencia de tantos anuncios fallidos y jamás concretados. Sin embargo, tan pronto percibieron que la empresa iba en serio, vuelcan con toda su generosidad de gente sencilla su apoyo irrestricto, franco e inclaudicable a la concreción de este sueño tan distante, que por fin tomaba visos de realidad.

En efecto, desde un comienzo aflora generoso el esfuerzo solidario hacia los primeros exploradores y las cuadrillas que abren las primitivas fajas tentativas clavan las promisorias estacas, levantan los rudimentarios croquis o labran los cortes iniciales en el terreno.

Así, junto a los campamentos, asoman los pobladores dispersos, siempre dispuestos a colaborar y prestar la providencial ayuda, aportando su experiencia y conocimiento local para desenvolverse con mayor soltura en la difícil geografía que enfrenta el avance de las faenas. De esta suerte, pronto se arrima el poblador, a guisa de colono, baqueano, arriero, pilchero o pescador, para proveer de consejo, cabalgaduras, bueyes, carretas, herramientas e implementos, o simplemente la fuerza de su brazo, la presteza de su tranco o su habilidad para contribuir a vadear las primeras máquinas a través del torrente o hincar los primeros estribos de puentes, pasarelas y envaralados provisorios.

El esfuerzo modesto, a la vez que hospitalario, que surge junto a las faenas, va jalonando kilómetro tras kilómetro, día tras día, el cancino avance de la ruta. A ello se suma, desde los albores de esta aventura colosal, la participación de la mujer chilena que en forma anónima contribuye silenciosamente compartiendo con el afuerino el pan tibio de su horno, el guiso sazonado de su cacerola, el lavado o remiendo de la vestimenta o, en fin, el encanto de su compañía para aliviar la soledad del operario abrumado por la inclemente lluvia, la espesura de la selva, la dureza de la impenetrable roca, el interminable y movedizo ñadi o el agobio de un ambiente frío y húmedo que parece no dar tregua.

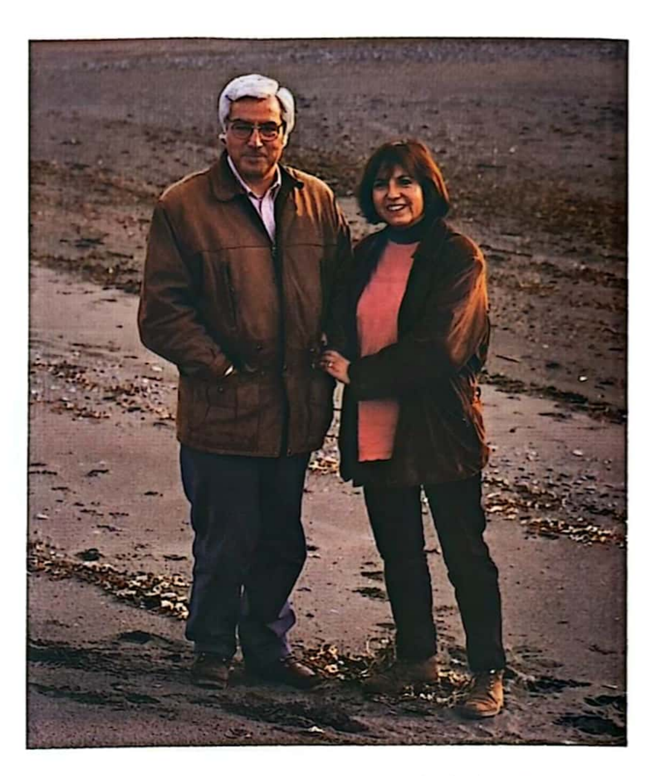
No ha de extrañar entonces, la voz espontánea de pobladores que sienten la obra como propia, porque en verdad lo es. Se identifican con los integrantes del CMT a quienes ven como compañeros de la dura lucha librada en la titánica empresa de abrir la carretera; asimismo, transparenta una sincera y genuina familiaridad para referirse al ex Presidente Pinochet y a la señora Lucía Hiriart, porque muchas veces lo vieron a él supervisando directamente las obras, a su esposa guiando las tareas de CEMA Chile y centros abiertos o bien a ambos, solucionando en el mismo terreno problemas de salud, escuela, etc.

Son estas manifestaciones vertidas en improvisadas y sencillas palabras ora efusivas, ora lacónicas, pero siempre francas, las que se exponen en un mosaico de vivencias ordenadas de norte sur, para reproducir de la manera más genuina el sentimiento de esta gente esforzada para la cual pareciera que el hacer Patria, ha sido la enseña que empuñaron de por vida.

VOCES EN EL CAMINO

Eduardo Sanhueza Alvarado
Yolanda Ruiz Baeza

En la localidad de Contao, comuna de Hualaihué, provincia de Palena, don Eduardo Sanhueza Alvarado, de mirada franca, honesta y sincera hoy Alcalde de Hualaihué, y su señora doña Yolanda Ruiz Baeza opinan que, Contao cambió radicalmente, primero que nada porque se integró al resto del continente, la carretera significó progreso, integró a un vasto territorio hacia la ciudad más cercana como es Puerto Montt; trajo progreso e indudablemente mejor calidad de vida. A su juicio, "la carretera austral después de integrar Contao, ha vinculado al resto de la comunidad que compone la comuna de Hualaihué, y destaca que, con la carretera nace también la comuna de Hualaihué, agrupando localidades, que hace 16 años eran parte de la comuna de Puerto Montt".



Don Eduardo Sanhueza Alvarado, Alcalde de Hualaihué y señora Yolanda Ruiz Baeza. Provincia de Palena, X Región.

Y continúa "hoy el desarrollo que se aprecia se ha conseguido precisamente por la subdivisión territorial que se hizo"... "En su tiempo", recuerda don Eduardo, "nos opusimos a la medida, creíamos que era un desacierto, pero lo que se puede apreciar en Hornopirén, así como en el resto de la comuna, se ha conseguido porque hoy formamos parte de una comuna que decide su propio destino, a pesar de los escasos recursos que nos llegan del gobierno central".

"Hasta ayer", recuerda, "se vivía una situación de aislamiento inmensa, el CMT nos sacó del aislamiento y la postración. La carretera austral indudablemente es un gran logro y también lo son las obras viales como las rutas transversales, que llegan a la carretera. Los caminos transversales que han permitido integrar, por ejemplo, localidades como La Poza, Quildaco, Aulén, Tentelhué, Rolecha, caletas pesqueras que hasta ayer únicamente podían comunicarse por vía marítima con Puerto Montt o Calbuco; todavía nos faltan muchos caminos por hacer, pero ya vendrán con el tiempo", se resigna la autoridad local.

Luego doña Yolanda acota que, "gracias a la señora Lucía tuvimos el primer centro abierto o jardín infantil en Contao, y podíamos atender a un montón de niños que en realidad no tenían los recursos suficientes como para darle la alimentación adecuada y eso ayudó mucho a las familias".

"Aquí en Contao se formaron dos centros de madres, otros en Rolecha, Hualaihué Puerto, Hualaihué Estero y Río Negro, y siempre estábamos bien apoyados por ella, que estaba constantemente preocupada de los centros de madres, venía, nos visitaba, había capacitación y ahora lamentablemente no existen, así que echamos de menos eso, de no tener CEMA acá".

Luego, tercia nuevamente don Eduardo para agregar que, "aquí existió, como muchos saben, una empresa que por años, se dedicó a explotar el alerce, cuya corta se prohibió en 1977, cuando se declaró monumento natural la especie alerce, eso originó indudablemente la paralización de la empresa, hecho que trajo mucha cesantía; pero, a raíz de una orden personal del ex Presidente Pinochet, Contao se reactivó, este pueblo tuvo vida nuevamente, indudablemente toda la gente que estaba trabajando nuevamente fue recontratada para hacer trabajos relacionados con la explotación del alerce, pero el alerce muerto, eso permitió que este pueblo continuara por muchos años trabajando a un ritmo casi normal, esa decisión presidencial, Contao no la olvida".

"Aquí hay gente de izquierda y de derecha que reconoce que, el trabajo de los militares se debe destacar y reconocer, porque ha significado desarrollo para este vasto sector que hasta ayer, insisto, era un territorio aislado, únicamente podíamos acceder a él mediante lanchas, en este caso por vía marítima o mediante aviones del club aéreo desde Puerto Montt".

Valdovino Vargas Mansilla

Don Valdovino Vargas Mansilla frisa los 70 años y es padre de catorce vástagos, incluso uno apadrinado por el ex Presidente Pinochet, vive en la localidad de Hualaihué Puerto y señala con aire campechano, que gracias a su compadre cuentan con la carretera.

Recuerda que, empezó a trabajar de fletero por 25 años con sus botes, luego al llegar a este lugar prosiguió con lanchas o con los barcos, "hasta que llegó la carretera, justo al pie de mar, del cruce hasta el mar, y ahora seguimos viviendo de esta actividad, gracias a Dios, ya que la playa quedó conectada a los caminos...a mi compadre a veces lo veo por la tele, me gustaría volver a verlo personalmente".



Don Valdovino Vargas Mansilla,
Hualaihué Puerto.
Provincia de Palena,
X Región.



Don Osvaldo Oelckers, señora Manuela Velázquez Masías e hijos, Río Negro, Hornopirén. Provincia de Palena, X Región.

Osvaldo Oelckers
Manuela Velásquez Masías

En el pueblo de Río Negro Hornopirén vive don Osvaldo Oelckers, y su esposa, doña Manuela Velásquez Masías; manifiesta en primer lugar, que tiene el honor de haber sido el primer alcalde de la comuna de Hualaihué, y que "era tal el abandono y desconocimiento en la zona, que la gente confundía su función con las del alcalde de mar, que autoriza el zarpe de las embarcaciones".

"Sólo con el correr del tiempo comenzaron a entender el carácter administrativo del cargo, cuya misión era desarrollar la zona, la que ha crecido bastante"; y recuerda que, "cuando arribé con mi esposa, la única forma de hacerlo era a través de lanchas; lo que implicaba diez a doce horas y cuando las condiciones de tiempo eran adversas podían ser hasta dos días, porque la lancha tenía que caletear en las islas; equipos de comunicación o transmisión no había en la zona, y para los primeros contactos en casos de emergencia, había que navegar hasta el sector de Hualaihué, o hasta el campamento Varal, donde estaban los militares construyendo la carretera austral".

Resume la situación recordando que, "en la zona no había ni siquiera auxiliar paramédico, ahora hay tres profesionales médicos, dentistas, matronas, enfermeros y diez auxiliares paramédicos con un consultorio en cada localidad. Había también una escuelita que sólo tenía dos profesores y una matrícula de sesenta alumnos, hoy cuentan con enseñanza básica completa, un internado para 160 alumnos y también entró en funciones el primer liceo de la comuna de Hualaihué, incluso hay alumnos que van a la universidad y profesionales ya egresados de ella".

Doña Manuela no se queda atrás, y haciendo memoria enfatiza que desde la irrupción de la carretera son muchos los cambios "cuando yo llegué a la zona, mamá muy joven, sufrí mucho, lo mismo que sufría la gente aquí en la zona, porque no teníamos nada; en primer lugar las mamás no tenían ni siquiera donde tener sus hijos, aquí existía una partera que era una vecina que los atendía y les hacía nacer los hijos, lo que significaba mucho riesgo para la vida de la madre y de las criaturas".

Y prosigue: "después CEMA Chile comenzó una labor muy linda en la zona, ahí empecé a conocer lo que era un centro de madres, se empezó a capacitar a la gente, para que hicieran algo por sus hijos, por ellas mismas en realidad. El cambio que nos trajo la carretera austral fue inmenso".

Bueno, recalca don Osvaldo "con el Presidente Pinochet estamos eternamente agradecidos, hablo con mucho conocimiento y el sentir de la comunidad toda y me atrevería a decir de la provincia. El nos sacó del aislamiento, porque desarrolló esta zona y hoy, la verdad es que Hualaihué tiene pantalones largos, tenemos empresas, la gente tiene empleo seguro, es fácil llegar a Hornopirén, capital de la comuna de Hualaihué, a través de buses o de los medios modernos actuales, que hasta diecinueve a veinte años atrás era una cosa que nosotros creíamos que era inalcanzable, hoy es una realidad".
"Y, todavía más, gracias al camino esta zona se ha desarrollado, ha atraído la instalación de empresas tanto madereras como pesqueras, el rubro salmonero es muy fuerte acá, tenemos del orden de seis empresas salmoneras, Ventisquero tiene una procesadora donde trabajan el salmón que traen desde Hornopirén y lo sacan directamente a los mercados europeos o americanos, un desarrollo local inmenso. Antes que llegara el camino, el poblador se dedicaba exclusivamente a la explotación de la madera, ellos viajaban a la cordillera por tres o cuatro días, hacían sus balsas de alerce y con eso traían el sustento para la familia, hoy la cosa es distinta, pasan, yo diría la semana completa junto a su familia, solamente cumplen las horas de trabajo en las empresas y tienen un ingreso seguro mensual que es la tranquilidad que esperamos todos los chilenos".

Mario Fernández Rodríguez

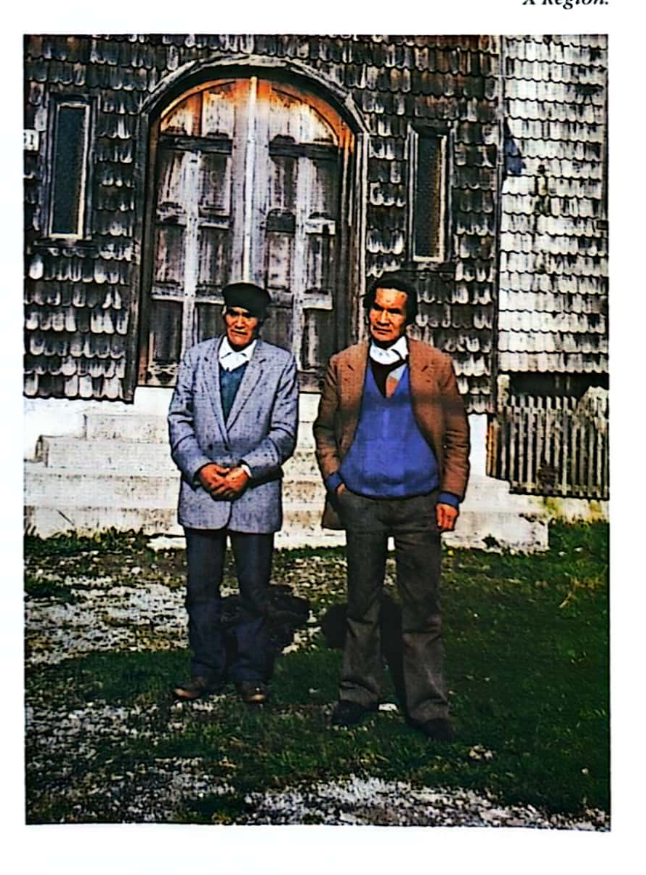
Don Mario Fernández Rodríguez,
Director de la Escuela Hornopirén.
Provincia de Palena,
X Región.



En Río Negro Hornopirén capital de la Comuna de Hualaihué don Mario Fernández Rodríguez, es el director de la escuela Hornopirén, de vocación casi apostólica, como todos los maestros rurales, su herencia queda en los niños que crió, formó, enseñó y educó, profesor desde hace 24 años en la comuna, recuerda: "cuando llegué, la escuela que dirijo contaba con ciento veinte alumnos, hoy son quinientos los que asisten, eso nos está dando el indicador que la carretera austral trajo un enorme progreso para la comuna de Hualaihué"... "cuando vine a este lugar, solamente existían tres casas, hoy es una población, hay empresas, trabajo y adelantos en salud y educación".

Los Paillanes

Don Juan Antonio y
don José Daniel Paillán Hueicha,
"Los Paillanes"
Provincia de Palena,
X Región.



También en Río Negro Hornopirén residen don Juan Antonio Paillán Hueicha de 67 años y don José Daniel Paillán Hueicha de 63, según sus decires se sienten representantes de los huilliches. En el alma de estos dos ancianos, se encarna la presencia de los últimos huilliches: conocidos como "los Paillanes", como el pausado andar de sus vidas, las palabras se desgranan suavemente:

"Estamos en otro nivel, tanto cultural como en el tema progresivo", destaca con orgullo don Juan, casi a modo de saludo, luego indica, "con la carretera el primer adelanto fue salirnos de ese abandono, de ese aislamiento; primero, lo hacíamos en lanchas veleras hasta Puerto Montt, después vinieron las lanchas, llegábamos a veces en cuatro o cinco días".

Acto seguido tercia don José: "Yo diría que tenemos, por eso, un gran reconocimiento al Presidente Pinochet, por el gesto que hizo, la creación de una joven provincia, como provincia de frontera que se llama por nombre, provincia de Palena, con sus cuatro comunas que la secundan, aún la comuna de Hualaihué tiene mayor proporción, incluso tiene mayores escuelas, hay como setenta profesores en la comuna de Hualaihué; ahora estamos con la inquietud que nuestro liceo sea un liceo técnico profesional, que conozcan de plano lo que tenemos".

"Don Coche y Doña Tato"

Más allá en el sector Chaqueihua, habita el matrimonio formado por don José Bolle (don Coche) y doña Tránsito Uribe (doña Tato), ambos nacidos y criados en el lugar, comentan los cambios de la geografía sureña y de sus vidas, que juntos han compartido por tantos años.

Yo, espeta don Coche, "nací en este lugar, tengo sesenta y dos años", yo también, se atropella doña Tato, "bueno mis papás vinieron de afuera, de la isla Chulín, fueron ellos que vinieron acá a trabajar, se casaron y yo nací y voy a morir acá"... "aquí en el campo la vida ha cambiado mucho y estoy muy agradecida por la carretera; antes, la ida a Puerto Montt era solamente por lancha y demoraban hasta catorce horas eso dependía del tiempo, ahora son cinco horas y seco, más segura. Yo siempre le digo a don Osvaldo", refiriéndose al ex-alcalde de la comuna, "invitemos a don Augusto y a su esposa a la casa...no tendriamos palabras para agradecerles", y cerrando sus ojos, casi como en un susurro agrega, "sería un sueño, imagínese".

Don José Bolle, "don Coche" y señora Tránsito Uribe, "doña Tato". Sector Chaqueihua, Provincia de Palena, X Región.



Señora María Ruiz Nalamo

María Ruiz Nalamo y sus hijos María Angélica y Federico Lynam Ruiz

En Chaitén, lejos de la multicarretera de la información por Internet o los portadores de comunicaciones satelitales, a María Angélica Lynam Ruiz que administra con su madre el Hotel "Mi Casa", sólo le importa tener para su hijo, de nueve años, amplios bosques, animales silvestres, ríos limpios y cielos transparentes, sin delincuencia, esmog o estridencia de las grandes ciudades. Hoy viven una realidad que una vez fue simplemente un sueño...

María Angélica confiesa: "Yo he vivido en otros países y realmente fue una experiencia muy linda, maravillosa, aprendí cosas hermosísimas y llegué a vivir acá cuando murió mi papá, cuatro años después tuve a mi hijo que ahora tiene nueve años se llama Santiago Simón. Pero no cambiaría mi vida en esta región por la vida de la ciudad. Podemos de pronto ver venados, pájaros carpinteros, martín pescador, bosques milenarios, ir a pescar un salmón en el momento que queramos y cocinarlo donde queremos así que los niños pueden salir y no tener miedo nosotros, de que vuelvan tarde o que algo malo les haya pasado, salvo que puedan perderse en el bosque no más".

Señora María Ruiz Nalamo y sus hijos don Federico y María Angélica Lynam Ruiz. Chaitén. Provincia de Palena. X Región.



"Por lo demás, aquí hay educación básica y media, incluso algunos dan la prueba de aptitud académica aquí en Chaitén y todos los profesores de la escuela básica y del liceo son profesores universitarios con obligación de tener título universitario. Es la misma educación que se da en todos los colegios del país".

Luego interviene su madre, doña María Ruiz Nalamo, "yo llegué el 2 de agosto de 1980 a Chaitén, en esa época era un pueblito chico, muy chico, existía el hotel Schilling que se estaba iniciando y nosotros también estábamos comenzando con un hotel, sólo habían casas donde daban alojamiento, oficinas públicas había varias, luego don Augusto nos instaló la gobernación que era lo principal. La carretera austral, significa rapidez, tal vez para mí, para mi familia significa bienestar, tranquilidad y sobre todo que aquí está enterrado mi esposo, estoy acompañada de él".

"Pero además, la carretera nos trajo toda clase de cambios, sobre todo económicos para la zona, un camino expedito para llegar a cualquier parte. A futuro, también tiene que estar nuestro esfuerzo, porque no vamos a esperar que nos regalen todo porque la carretera está aquí; tenemos que tener mucho empeño, mucho trabajo para que crezca Chaitén, por su geografía tan loca y el clima tan tremendo, pero todo los pueblos del sur se han construido bajo el viento y la lluvia y nosotros nos hemos aclimatado y hemos aprendido a vivir aquí, y está la carretera, ahora cada año llega a vivir más gente a la carretera, parece que el mundo tiene los ojos puestos en la patagonia argentina y chilena y tenemos que cuidar este patrimonio".

Su hijo Federico Lynam, dueño de un taller mecánico y amante de la naturaleza y sus atractivos, se agita en cada palabra, como los rápidos del Reñihué, por cuyo curso bajan intrépidos y expertos deportistas, "ahora los pescadores deportivos con más tecnología, dedican lentas y tranquilas horas a la pesca de truchas y salmones. Así, se dan las cosas", y continúa:

"Aquí hay muchas cosas interesantes para la gente con espíritu de hacer cosas nuevas, cabe mencionar el caso de unos amigos míos que se embarcaron en unos kayacs hace dos semanas atrás en Hornopirén y se vinieron por toda la costa, se demoraron siete días en llegar al fiordo Reñihué, son cosas que se pueden hacer en este territorio, ecoturismo; tenemos zonas que no han sido pisadas por hombre alguno, aquí nos encontramos con el territorio tal cual lo hizo Dios en su momento, y nunca ha sido manipulado. Hay cosas tan interesantes, están haciendo canotaje, raftin, tirándose en balsa, se están abriendo posibilidades de hacer muchas cosas con animales que se están trayendo y se están haciendo reproducir para dejarlos en un ambiente natural y poder practicar un nuevo tipo de turismo, que se está desarrollando a gran escala. Lo mismo que la pesca en todos los ríos, en todos los lagos, hay proyectos para sembrar especies nativas, y para todo esto se necesita de gente que quiera venir a hacerlo, gente que tenga capacidad e imaginación, interés y espíritu de trabajo".

Y luego se explaya, "la carretera ha logrado unirnos con Futaleufú y Alto Palena, así hemos ido robusteciendo este territorio nos estamos uniendo con ciudades más desarrolladas y muy bien implementadas al otro lado de la cordillera, en la frontera con Argentina y yo creo que este proceso tiene que continuar".

Juan de Dios López, Irma Muñoz

Todavía en la capital provincial, Chaitén, los dueños de la hospedería "Sebastián", doña Irma Muñoz Muñoz y don Juan de Dios López, no disimulan su orgullo al referirse a este largo y angosto camino que llega hasta el confín de la XI Región; don Juan de Dios arribó por el año 1956, se inició con la carretera en Chaitén adentro, y fue funcionario del Ejército, en el Regimiento de Ingenieros. "Llevo cuarenta años acá en Chaitén", acota satisfecho, "Yo me inicié con la carretera, estoy feliz en Chaitén, llegué el 10 de diciembre de 1956 a la zona de Alto Palena cuando se estaba haciendo el camino de Palena hacia Chaitén, vale decir hasta el río Amarillo" y agrega, "cuando yo llegué no había nada en el fundo de Chaitén, tenía una sola calle sólo había un camino en todo Chaitén, tampoco estaban todos los servicios públicos que hay ahora. La aventura de la carretera austral empezó con fuerza en Junio de 1978, cuando el Presidente dío la orden; empezó a llegar la gente a trabajar al CMT y es gente que viene y se queda, no se quieren ir por la tranquilidad que hay en Chaitén".

Luego acota entusiasmado, "como colono, como chaitenense, estamos profundamente agradecidos, porque si no hubiese sido por el General Pinochet no hubiese existido esta carretera y simplemente uno estaría allá en Chaitén y no podría ir a ninguna otra parte, en consecuencia que ahora uno puede ir hasta Coihaique con vehículo por la carretera, sin ningún problema, gracias a él estamos aquí, antiguamente, nadie daba un cinco por Chaitén y gracias a él hoy tenemos progreso en esta provincia. Bueno, a futuro lo que más estamos esperando es que se complemente con el estudio que se hizo sobre el asunto de la minería, el cual se va a trabajar en la zona de Alto Palena, en el valle California y alrededores de Chaitén donde han encontrado hartos minerales".

Y finaliza en franco tono confidencial: "aquí antiguamente había un solo teléfono por lo cual se conocía por todo el pueblo lo que uno conversaba, tanto en la parte comercial como en la parte íntima, ahora hay excelente comunicación telefónica, a toda hora y con la debida privacidad".



Don Juan de Dios López y señora Irma Muñoz Muñoz. Chaitén. Provincia de Palena, X Región.

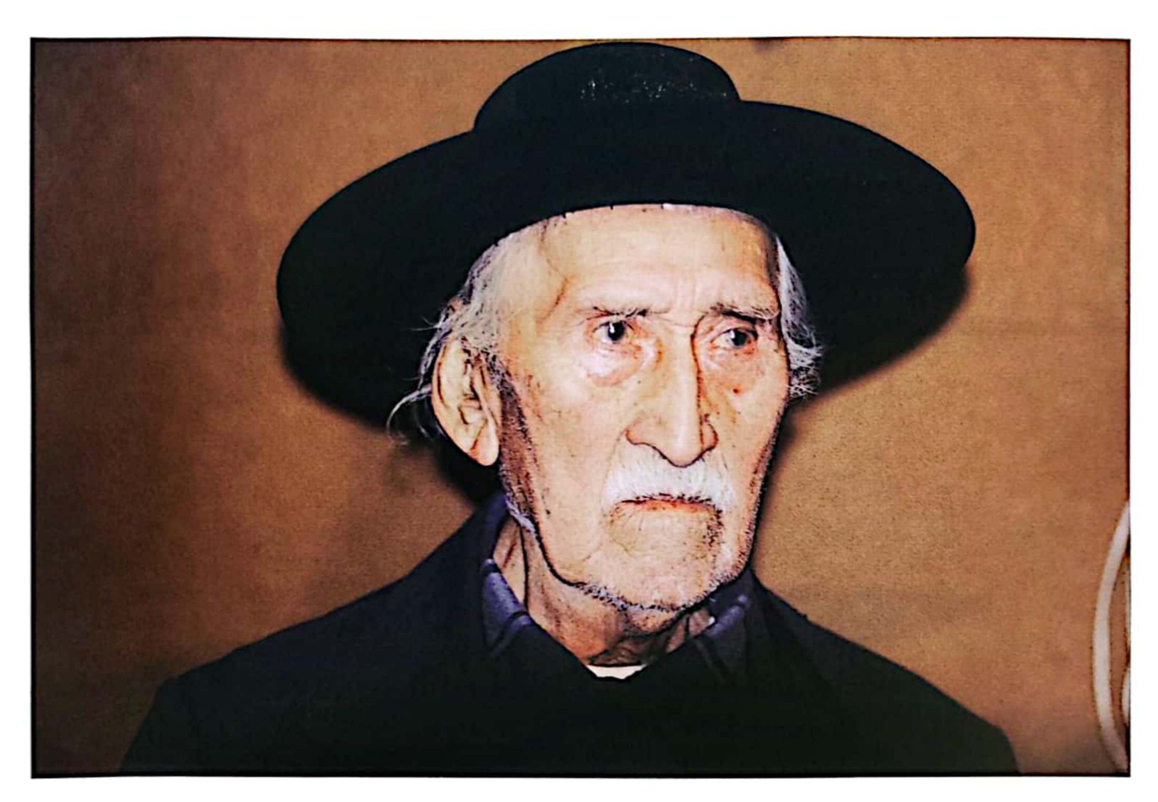


Don Marcelino Ojeda Gallardo y señora Laura Casanova, sector El Amarillo, Chaitén. Provincia de Palena, X Región.

Marcelino Ojeda Gallardo, Laura Casanova

En el sector El Amarillo, a 20 km de Chaitén, se halla el matrimonio constituido por don Marcelino Ojeda Gallardo y doña Laura Casanova, ambos, "fabricando la vida campesina", según su propio decir, luego de haber llegado al grado de Suboficial de Carabineros, don Marcelino y su mujer Laura recuerdan los orígenes de la carretera, en lenguaje claro, como campesinos que son; don Marcelino apunta de inmediato su impresión: "La carretera ha traído un cambio de vida de 300% para la gente que vive en la zona, nosotros para hacer un viaje al sector de río Frío nos tocaba en muchas oportunidades demorarnos quince días para hacer esa vuelta, la vuelta por La Junta, saliendo por el Frío, llegando a La Cabaña y volviendo a Palena eran quince días de patrullaje. El mismo que ahora se hace en dos o tres días. Cosas como esas y muchas otras, la gente que tenía mucha plata en cuanto a animales por decir así, porque ese es el fuerte, no podía gozar de un vehículo si no había camino, ahora toda esa gente está viviendo bien, todos tienen sus medios de transporte. Como no va a ser una cosa grandiosa para nosotros, los pobladores de esta zona, la carretera austral es un logro que nunca olvidaremos".

"Yo como mujer", interviene presta doña Laura,"veo que el cambio de la carretera nos ha hecho sentirnos más patriotas de lo que somos, porque yo recuerdo que soy nacida y criada en Alto Palena a un paso de Argentina, cuando teníamos que ir a buscar los víveres a Argentina; yo empecé a comer los productos chilenos, a los catorce años de edad, hay que saber lo que es llorar por no comer lo que era nuestro; yo diría que vamos cincuenta años adelantados por la carretera austral, porque aquí a nosotros desde que se hizo la carretera nos colocaron luz, teléfono, no hemos tenido nada más nuevo, hasta el momento". Y agrega con entusiasmo,"yo le veo un gran futuro a esta provincia, para los hijos, y para toda la gente que está viviendo acá, por el asunto del turismo esto va a tener un gran auge a futuro. Nosotros, no tan sólo una vez, hemos peleado con alguna persona, porque nos cae mal que nos venga a decir por ejemplo, a desprestigiar la carretera austral, y así digamos, uno tenía que contarle todo esto y pienso que a la carretera austral, no se le está dando el auge que debiera dársele porque muchas personas prefieren decir simplemente, no sé quién la hizo por no reconocer que el Presidente Pinochet la hizo, yo le doy las gracias al General".



Don Juan Segundo Painepe Marín,
sector El Amarillo, Chaitén.
Provincia de Palena,
X Región.

El abuelo Juan Segundo Painepe Marín

También en el El Amarillo, reside don Juan Segundo Painepe Marín de aproximadamente cien años de edad quien se radicó en el área en 1928, casi un siglo de vida entre alerces, volcanes y fiordos, hacen de lo pintoresco e histórico, un comentario espontáneo y sincero en el habla del anciano.

Pero es su hijo el que hace recuerdos, al afirmar que él llegó de cuatro años, en brazos de su padre prácticamente, y ahora le toca cuidarlo. Luego relata, "gracias a la carretera, salir con los animales por ejemplo, ahora se hace más fácil, ya que no hay que andar con los animales, ahora se llevan en vehículo".

Su anciano padre casi sordo, al percibir que se menciona la carretera, escarbando con esfuerzo en su memoria, acota que "un tal Pinochet"... "sí, él mandó construir el camino hasta Coihaique".

Don Alberto Riffo Mayorga,
Director de la escuela Río Amarillo,
Chaitén.
Provincia de Palena,
X Región.



Alberto Riffo Mayorga

El profesor de enseñanza básica don Alberto Riffo Mayorga, es el director de la escuela Río Amarillo, su padre profesor ya fallecido fue director de la escuela de Chaitén. El solo recuerdo de su padre, anhelante de nuevas rutas de progreso, lo lleva al presente y luego al futuro del camino austral.

"Yo comencé a trabajar en el sector de Futaleufú, relata, cuando se hablaba mucho de la carretera austral. Mi papá me decía, se piensa que se van a construir caminos aquí por esta cordillera, y en esos años, decíamos que iba a ser imposible tender el puente, porque era imposible hacerlo en esos años. La carretera ha traído grandes ventajas, adelantos no sé hasta que punto, podría haber más adelantos aunque pienso que no se le ha sabido sacar provecho a lo que es la carretera austral hoy en día".

"Mire, continúa, lo que hizo el Presidente Pinochet, yo creo que fue lo más acertado. Si no hubiese sido por su gobierno, yo estoy seguro, no hubiéramos tenido ni en cincuenta años más una carretera, yo creo que a lo mejor se merecería que esta carretera austral llevara el nombre del Presidente Pinochet, porque yo creo que el esfuerzo que hizo él con sus hombres no lo habría hecho ningún gobierno".

"Bueno, en todo caso yo veo muchas y buenas perspectivas, ahora lo otro bueno de la carretera austral, es el valor que se le ha dado a esta tierra, porque está comprando mucha gente. El valor de la tierra, la plusvalía como se dice, ha subido en forma exagerada y lamentablemente, el poblador de esta zona no tiene la visión de futuro que debería tener, con mente de empresario tal vez, como se está viendo en esta zona".

"El gobernador, por ejemplo, está trabajando duro para que la gente pueda tener sus títulos y pueda, de alguna manera seguir viviendo donde está y porque a pesar de los adelantos que tenemos en la escuela, en el sector, la gente todavía no sabe lo que tiene en sus manos. En estos momentos estamos tratando que la población pueda de una vez por todas regularizar la propiedad de sus tierras, pero eso se lo debemos a la carretera, que fue una obra fabulosa", y termina expresando:

"Un reconocimiento muy fraterno al Presidente Pinochet por la preocupación que tuvo por este poblador que no tiene voz y que todavía no tiene voz, si no hubiese sido por el impulso que él le dio a esta tierra en el momento peak, cuando tuvo que tomar esta determinación, yo creo que alguien lo iluminó y dijo, este asunto tiene que hacerse ahora, porque no puede haber un Chile aparte".

Fernando Huenupán, Dina Aroca Osses

Junto al río Michimahuida, don Fernando Huenupán y su mujer doña Dina Aroca Osses reconocen haber pasado del abandono a la integración; desde que llegaron en 1932 reconocen haber recorrido la zona por los cursos de aguas, entre chalupas y frágiles embarcaciones de madera. En tanto don Fernando, hombre de poco hablar, mira en su entorno, doña Dina, apoyada en su bastón, rememora que: "en ese tiempo en Chaitén no había barco, el finado de mi padre iba a la isla a buscar la mercadería y el sostén para vivir nosotros; en Chaitén, después de cuatro o cinco meses que estábamos allí, comenzó a llegar un barco, pero venía cada quince días. Una vez al mes la gente tenía que ir a la isla en la chalupa que tenía el finado Oyarzún en Chaitén y en esa chalupa ir a buscar los víveres a la isla, a donde podían ir a vender sus animalitos porque esos años eran duros; en ese tiempo no había caminos, había que navegar por el río en lancha. Y desde entonces estamos acá nosotros, porque el finado de mi padre fue uno de los que tuvo que luchar codo a codo para poder vivir, y si no pudo vivir tuvo que irse a la Argentina, porque allá se iba a trabajar y nosotros también con él, éramos seis chicos. La carretera austral es una gran cosa, que nadie la va a rebatir, porque nadie ha hecho lo que él hizo, porque lo que Pinochet hizo está a la vista, quieran o no, no lo van a negar, les guste o no, esa es la verdad. Nosotros estamos muy agradecidos de él y de la señora Lucía, que Dios les de muchos años de vida".



Señora Dina Aroca Osses



Don Fernando Huenupán y doña Dina Aroca, sector Michimahuida, Chaitén. Provincia de Palena, X Región.



Don Pietro Bastasín Dughera y señora Hilda Soto, Puerto Cárdenas, Chaitén. Provincia de Palena, X Región.

Pietro Bastasín Dughera, Hilda Soto

Los alcaldes del sur -del lejano sur- son como las crónicas diarias del período pueblerino: lo registran todo y todo lo anotan; el ex alcalde de Chaitén, Pietro Bastasín Dughera, lo tiene todo archivado. Junto a su señora doña Hilda Soto viven en Puerto Cárdenas, junto al lago Yelcho, a 46 km de Chaitén.

Don Pietro refiere que: "antes éramos ciudadanos de tercera clase, la carretera nos elevó a primera clase; con la carretera, Chaitén se ha hecho toda una ciudad, antes era sólo un pueblo de cuatro casas, pantanoso; la escuela, hospitales, luz, teléfono, llegaron a Chaitén con la carretera austral; el progreso llegó también a todas partes, antiguamente los pobladores cargaban sus víveres en pilcheros, por caminos, por sendas o por el río también".

La señora Hilda, no se queda atrás y explica que, "antes se traía todo a lomo de caballo o si no por el río, en bote a remo por el río Yelcho y ahora llegamos echados para atrás en un auto con los víveres. Hasta quince días demoraba en llegar el bote a remo, con los víveres todos mojados, con sabor a parafina la harina, el azúcar, y había que comerla no más porque no había más. Ahora estamos a una hora de Chaitén en auto".

Finalmente, don Pietro concluye pensativo, "en realidad se ha hecho patria, en el sentido que los chilenos ya no usan bombachas, andan con pantalones como todos nosotros, yo quisiera decirle a don Augusto y a la señora Lucía, yo cumplí mis 19 años cuando fui voluntario de guerra en Italia por eso cuando se iniciaron los trabajos, supe en ese instante que participaba en una obra magistral como era la carretera austral. Empezamos una guerra para derrotar la pobreza con don Augusto, él sabe que siempre estoy a su lado, muchas gracias, muchas gracias señora Lucía, muchas gracias don Augusto".



Don Ramón Ojeda Maldonado y señora Liliana Pérez, Puerto Cárdenas, Chaitén. Provincia de Palena, X Región.

Ramón Ojeda Maldonado, Liliana Pérez

Antiguos colonos don Ramón Ojeda Maldonado y señora Liliana Pérez, también en Puerto Cárdenas recuerdan que están allí desde 1957. Don Ramón confiesa que primero "fui a poblar el valle del Frío, que era un valle que se estaba colonizando por gente que venía de todas partes, no muchos pobladores, era muy difícil llegar, no había camino de Chaitén a Puerto Cárdenas, llegaba hasta el río Amarillo por ahí, entonces vine a probar suerte, que sé yo"... "A fundar", le corrige doña Liliana, "bueno", acepta don Ramón. "A fundar y tomar campo, sí, con el interés de tener campo". Luego agrega en tono jocoso "estamos recién casados, dieciocho años casados".

Doña Liliana retoma el hilo de los recuerdos "aquí antes estábamos totalmente aislados, muy abandonados, sin puentes, todo era a caballo"...

"Era una zona muy pobre", apunta don Ramón, "no tenía ningún futuro, colonizamos sin la ayuda de ninguna clase, ni de gobierno ni de autoridades ni de la gente que venía a colonizar; el que aguantaba se quedaba, y el que no, tenía que volver, porque no había mucho futuro y después con la carretera, bueno, ahora ha cambiado mucho. Antes todo se hacía a pie, a caballo y ahora uno tiene su camioneta y llega a Futaleufú, Palena y Coihaique".

"Y ya no se usa la balsa", evoca doña Liliana, "por los lindos puentes que dejó hechos el Presidente Pinochet que nunca lo vamos a olvidar tampoco". Sí, confirma don Ramón, "y gracias a la visión que tuvo de hacer la carretera eso fue la principal obra que hizo en esta zona, esta zona era muy pobre, muy abandonada, dependíamos mucho del lado argentino, era muy triste ir a comprar sus cositas a la Argentina y depender de los argentinos, era muy triste y gracias a él, que tuvo la gran visión de hacer su carretera, vinieron a abrir los caminos, parecía que no se iban a abrir, y gracias a él se abría todo el futuro, porque aquí esto tiene mucho futuro ahora".

Mario Cárcamo Cárcamo, Yolanda María Bravo

En La Cabaña, valle del Frío, camino a Futaleufú, don Mario Cárcamo Cárcamo y su señora doña Yolanda María Bravo cuentan que otrora los atajaba el lago o el río que crecían en invierno; los temporales del mar; las lluvias torrenciales de otoño, o el barro y la nieve espesas como la desesperanza. Hoy nadie ataja a Mario Cárcamo y Yolanda María, en La Cabaña del valle del Frío.

Don Mario recuerda que llegó en 1960, vino por poco tiempo, un par de años, "de ahí me acostumbré, se me hizo cosa de irme, confiesa, bueno ahora el camino llegó frente a la casa, una gran cosa, una gran cosa", repite casi incrédulo, y sigue "antes se construía de a poquito, de aquí hasta allá, no más, afuera la parte de Michimahuida".

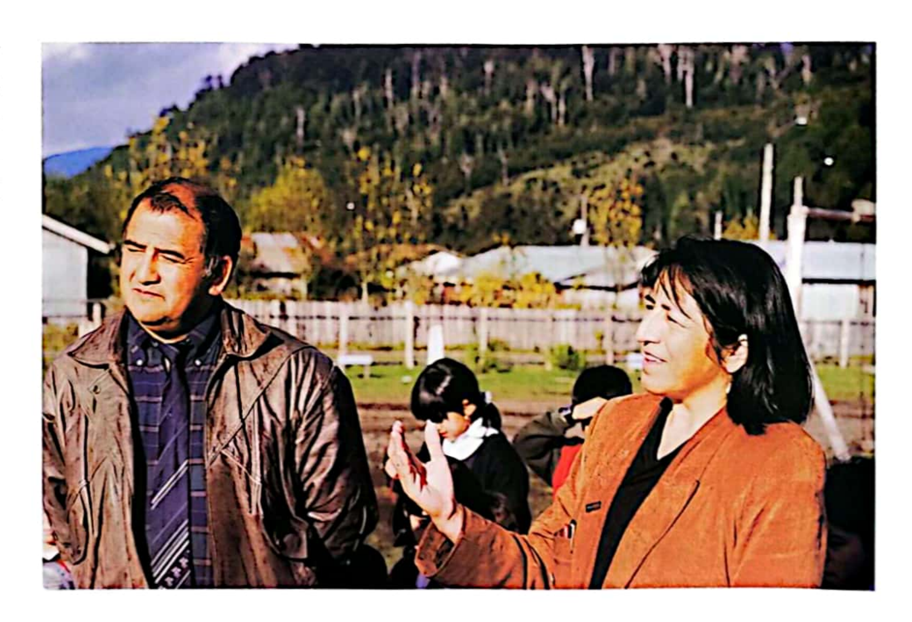
"Hoy es más cómodo para viajar", reitera la señora Yolanda, "porque antes el lago atajaba, no podíamos salir, cuando las chicas iban al colegio se tenían que volver.

Y después que el lago se calmaba, se pasaba el susto, todas las chicas iban al colegio en esos años. Y así ya con el camino, se solucionó todo. Ahora la zona se va a ir para arriba pues, porque va haber más turismo, intercambio de todo y por ahí han instalado antenas y cuanto diablo, en eso no se pensaba", termina sentenciando doña Yolanda.



Don Mario Cárcamo y señora Yolanda MaríaBravo, sector La Cabaña, Chaitén. Provincia de Palena, X Región.

Señora Gladys Cárcamo de Inostroza, Directora de la Escuela Villa Santa Lucía, y don José Valle, profesor. Sector El Frío, Chaitén. Provincia de Palena, X Región.



Gladys Cárcamo de Inostroza, José Valle

La señora Gladys Cárcamo de Inostroza, como directora de uno de los colegios más australes de Chile, conoce "sus niños", sus pequeños sueños y ansiedades. Cuando le preguntan ¿dónde queda Villa Santa Lucía? no titubea en responder orgullosa "al pie de la carretera austral, enclavado en la cordillera, pero al pie de la carretera"; así percibe esta educadora la gran obra vial del austro chileno, y así la legará a sus alumnos que serán, Dios mediante, muchos más.

Para ella el impacto del camino austral "lo resumiría en dos palabras o frases: progreso y mejoramiento de la calidad de vida para uno que ha sido de esta zona y ha llegado hace unos años atrás y ha visto como ha ido cambiando, es un símbolo para toda la parte austral de Chile. Hoy en día, la carretera austral ha significado que esta escuela, de la que comenzó siendo director el señor José Valle, a unos kilómetros más abajo, una construcción precaria entregada por los padres y apoderados de esa época, sea hoy una escuela en infraestructura no tan grande, pero que tiene cincuenta y dos alumnos, que cuenta entre sus materiales didácticos, con un computador, lo cual habría sido imposible, ni siquiera pensarlo en aquellos tiempos cuando recién el General Pinochet pensó en la carretera austral; hoy, la escuela está a punto de ser conectada a la red de enlace, con la cual vamos a estar conectados por Internet, a las bibliotecas de universidades y liceos de Chile".

El ex director de la escuela don José Valle recuerda: "decían en aquel tiempo los colonos: dicen que va a pasar un camino, pero uno miraba alrededor y ¡un camino acá, dónde!, ¿Cuándo? ¿Hacia allá?, ¿Hacia Chaitén?, ¿Hacia el lago? Bueno, yo tampoco creía. ¿Dónde estaba trabajando en ese tiempo el Cuerpo Militar del Trabajo? En ese entonces en Puerto Cárdenas, pero recién algunos trabajos en 1976, y fue tan rápido, fue acá junto con la escuela, junto con la Villa Santa Lucía, con la misma Unidad Militar vino como todo junto así, y el progreso llegó todo junto con la carretera. Ahora nos aprestamos para un gran futuro. ¿Qué no tenemos acá? ¿Habría que preguntar qué no hay? Porque aquí tenemos aguas calientes, termas, maravillosos ríos, tenemos encantadores lagos, la flora y fauna riquísimas, hablamos de una veranada que descubren los colonos y decía una señora, yo cuando fui a la veranada, pensaba que estaba como en el Edén, se imaginaba ella no más. ¿De qué va a depender el futuro? Del turismo y va a depender de estos pequeños, que sean capaces algún día, de aprovechar estas maravillas".

Elba Mayorga

Poco más abajo en el valle del Frío, doña Elba Mayorga evoca casi nostálgica los viejos tiempos... "antes de los jeep militares, ningún aparato motorizado recorría las huellas de caballos... los bordes de ríos o hilitos de sendas allegadas a los acantilados". Para ella, "otra cosa es con guitarra"... y agrega orgullosa, "Yo llevo veintidós años aquí, cuando yo llegué no había camino, salíamos de viaje con bueyes, cuando pasó la carretera, fue una cosa que nos sentimos felices, orgullosos porque teníamos cómo salir en un vehículo y aquí nadie tenía vehículo, sencillamente salíamos en el vehículo de los militares que estaban haciendo el camino, y después, el primero que llegó aquí con vehículo fue el profesor, y en general eran los militares que tuvieron buena conciencia con nosotros y siempre ellos nos andaban trayendo porque había buena voluntad, entonces para nosotros fue muy lindo, muy bonito"... y finaliza emocionada... "yo estoy agradecida del General Pinochet, por todo lo que hizo por esta gente, que estaba tan aislada y en general mucho antes, porque cuando yo llegué ya digamos que había huellas. Por eso doy gracias a él y a Dios, que le ayudó a hacer esta carretera".



Doña Elba Mallorga, sector El Frío, Chaitén. Provincia de Palena, X Región.

Alfredo Hellriegel Aroca, Yolanda Jara

En el sector El Frío, comuna de Chaitén viven desde hace treinta años don Alfredo Hellriegel Aroca y su señora doña Yolanda Jara; don Alfredo explica, "nosotros no somos de acá, vinimos de allá del lago Yelcho" y agrega, "la carretera ahora pasa frente a nuestra casa, es un camino que realmente, cómo le dijera, cambió las cosas como de la noche al día, porque antes no se podía ni caminar en el bosque, en cambio ahora usted anda de día y de noche y el trayecto que antiguamente se hacía en setenta y dos horas, ahora toma a penas una hora, ese es un tremendo cambio".

Luego apunta doña Yolita, "para mi familia ha cambiado la vida, mis hijos ahora viven todos en La Junta, están todos casados, nosotros vivimos solos, pero los nietos nos visitan los fines de semana, parece increíble que eso sea posible en estos días, es como un sueño".

Nuevamente, tercia don Alfredo, "pese a la carretera, no sé, yo encuentro que todavía estamos un poco abandonados, en cuanto a progreso, porque Chile realmente sigue terminando en Puerto Montt; bueno pero con este asunto de la carretera se acercó bastante, pero igual hemos quedado un poco abandonados pienso yo, porque las ayudas no son fundamentales para esta zona, porque tal como se han bonificado las cosas en otro lado, también se podría haber ayudado a esta zona, especialmente a la provincia de Palena que ha sufrido mucho", y prosigue, "uno ve que se estancó el asunto, el caso de uno mismo, parece que antes era más fácil, eso de los animales a uno le perjudica mucho, a todos los agricultores, que hemos vivido por años de la crianza. Tampoco vemos televisión, porque aquí hay un problema, dicen que la antena que tienen en la villa no es suficiente o el equipo no es capaz para alcanzar más allá de 10 km de distancia de la tele; realmente la luz no es tan importante todavía, lo interesante sería que la planta aumentara su potencia; no sé si tendrán algunos problemas y los técnicos son bastantes escasos en esta zona, entonces a veces se ve y otras no, y esto pasa también en la misma villa, aunque ahora en estos momentos se ve en la villa".



Don Alfredo Hellriegel Aroca y señora Yolanda Jara, sector El Frío, Chaitén. Provincia de Palena, X Región.



Don Arturo Alonso y señora Teresita Ojeda, sector El Frío, Chaitén. Provincia de Palena, X Región.

Arturo Alonso, Teresita Ojeda

Junto al puente sobre El Frío, en un pequeño alto, residen don Arturo Alonso y señora Teresita Ojeda, afincados en el lugar por más de treinta años, desde su casa miran el puente definitivo sobre el río Frío, construído en 1987, que antes sólo se podía cruzar en bote.

"La carretera nos ha traído muchas cosas de bueno; antiguamente para salir a Chaitén no más, era una cosa terrible, una semana y mucho más, hasta catorce días, una vez anduve para ir y volver porque había que salir por La Cabaña, luego seguir en bote por siete horas si estaba bueno el tiempo, o si no, tenía que quedarme por las piedras ahí atracado, y ahora no, ahora uno puede salir para cualquier lado", señala don Arturo y doña Teresita corrobora, "estamos muy contentos, tenemos muchas facilidades, hartos adelantos", don Arturo, impaciente, retoma la palabra: "estamos muy agradecidos del General Pinochet pues, creo que nadie va hacer lo que hizo él, ninguno de los presidentes va hacer lo que él hizo, para nosotros por lo menos sería bueno que viniera" y salta doña Teresita, "cuando él era Presidente venía todos los años aquí a la villa, lo veíamos", cierto dice don Arturo: "Ahí lo veíamos y lo saludábamos", y doña Teresita vuelve a la carga: "Y ahora no hemos visto ningún Presidente, no nos han visitado".

Finalmente don Arturo concluye: "Para mí él es una gran persona, porque él, de las manos de él yo recibí el título de este campo, él me lo entregó. Lo recibí en la villa y por eso estoy agradecido, muy agradecido, ojalá no muera nunca él".

Don Saúl Gallardo Barría y señora Margarita Altamirano, La Junta. Provincia de Aisén, XI Región.



Saúl Gallardo Barría, Margarita Altamirano

La sencillez de la familia chilena, opera con la transversalidad humana de pureza y honestidad, llegando hasta el fondo, muy al fondo... como lo siente don Saúl Gallardo Barría y su esposa Margarita Altamirano, en La Junta.

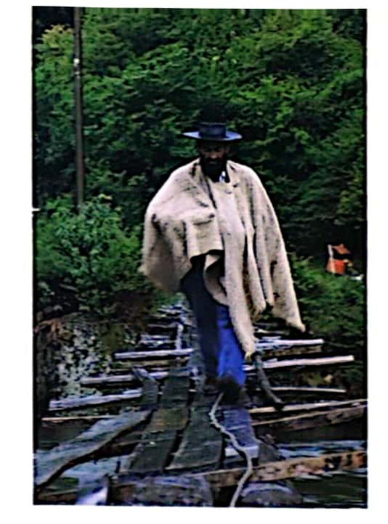
Don Saúl describe el cambio extraordinario desencadenado por el camino austral... "yo creo que hay pocas palabras para decir realmente qué cambios hubo, nosotros vinimos acá a explorar, a colonizar, salíamos cada uno en bote por el río y largábamos agua abajo, por lo cual a veces se mojaba mucho la carga por las correntadas; por los rápidos siempre habían varios problemas, así que el cambio es enorme, no hay palabras para decirlo, yo creo que es extraordinario. Aquí nosotros ya tenemos luz eléctrica, facilidades para frigorizar algunos alimentos, antes había que carnear un animal y si no se consumía en un par de días, se echaba a perder".

Doña Margarita interviene presta: "Creo que soy la más aliviada con esto de la luz, porque el lavado, yo que tuve cinco hijos, el lavado para mí era lo más pesado, porque en el campo los niños no tienen límite para ensuciarse y ahora tenemos lavadora y es mucho más fácil para todo eso; entonces para mí, la vida ha cambiado enormemente y así, nosotros cuando salíamos teníamos que andar hasta ocho días, pucha ahora uno en dos o tres horas está en Chaitén en un hospital y antes para nosotros lo más cerca era llegar a Alto Palena a un hospital".

"Pucha, la verdad", sentencia don Saúl, "nunca nos imaginábamos que iba a salir un camino, el gobierno del General Pinochet dijo, el camino se hace y se hace, el estudio fue adelante y el trabajo atrás, no hubo ninguna burocracia que empañara este trabajo, se dijo y se hizo, la verdad de las cosas en ese aspecto no hay cómo agradecer, todo es poco".

"Don Tito"

Don Héctor Altamirano más conocido en La Junta como don Tito, arriero, tropero, hombre de montañas escarpadas, "llevador de animales" desde el otro lado de la frontera hacia esta tierra, de mirada sencilla, "derecha", le costó más ser lo que es ahora. Por eso mira el futuro tranquilo y más confiado:



Don Héctor Altamirano, "don Tito", La Junta. Provincia de Aisén, XI Región.

"Llegué a la zona cuando era solamente un niño de un año; hacen ya 41 años atrás, llegué con mis padres aquí a la zona, ellos llegaron trabajando acá de obreros; tengo un par de hijos: una hija y un hijo. Aquí la vida ha cambiado mucho; por ejemplo, el tropero ya no existe, se aliviaron los trabajos para todos, tenemos más oportunidades ahora, podemos vender madera, los animales se sacan directamente a Puerto Montt en camión, entonces esas son las facilidades que han llegado con la carretera austral y yo creo que así como eso están llegando muchos logros como es el turismo, cosa que no pensábamos ni conocíamos, nosotros acá la gente de la zona".

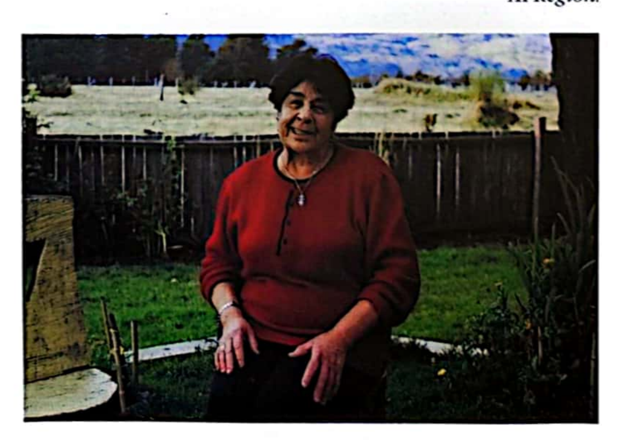
"En la educación de mis hijos, por ejemplo, hay también varias diferencias, bastantes, porque la formación mía fue más sacrificada, donde llegar a los estudios costaba, costaba mucho y ahora afortunadamente, con el alivio de la carretera, se nos hizo mucho más fácil para poder salir a los estudios, sacar los niños a estudiar. Entonces esa es una de las diferencias bastante grande que yo creo que nadie puede desconocer, gracias al Presidente Pinochet. Yo creo que es un logro que no podemos desconocer y me gustaría tenerlo acá en el campo, verlo comer un asado, compartir como compartíamos, y asimismo, hacerle llegar un gran saludo a la señora Lucía, que también dejó su recuerdo entre las mujeres de esta zona, donde antes no había llegado ni una dama de la nación de un Presidente, yo no había conocido nunca una antes".

Eufemia Obreque

A orillas del lago General Carrera, en la localidad de Murta, vive doña Eufemia Obreque primeramente, recuerda nostálgica, que "el río, sin puente, sin muelle, sin nada de nada, se llevó a su compañero, su amigo, su esposo, una tarde de invierno"... Pero igual se quedó doña Eufemia, aún sigue luchando por sus hijos y sus nietos, luego confidencia... "Llegué el año 1949 a bahía Murta y habiendo veinte personas, cuando yo vivía del otro lado, en el pueblo viejo, y por razones del destino volví aquí y me quedé aquí".

"Bueno, ahora", prosigue ella, "con la carretera al pie de mi casa, es lo más grandioso que hemos tenido, porque en aquellos años no teníamos nada, teníamos el puro lago General Carrera, que botes, lanchones, a pie, a caballo para llegar a Puerto Sánchez y de ahí a Chile Chico, Ibáñez, Coihaique, tres días y medio duraba, y ahora son tres horas y media a Coihaique por decir. Además, llegó todo, tenemos luz, agua potable, escuela que se reconstruyó en el gobierno del General Pinochet, hay posta, centro abierto, teléfono, hay de todo y la carretera que fue lo principal, la carretera es la solución de Murta, es lo más principal".

Señora Eufemia Obreque, localidad de Murta. Provincia General Carrera, XI Región.



Elsa Arbazúa

La señora Elsa Abarzúa reside en la localidad de Puerto Tranquilo, se declara "hurtina", de Hurtado, está desde el año 40 como paramédico del lugar, a orillas del lago General Carrera, comparte con quinientas personas del poblado, su "tranquila" vida del sur. "Pero yo, primero que nada", irrumpe, "quiero retroceder un poco en el tiempo, antiguamente para llegar a Aisén nuestros padres se demoraban tres meses en ir y volver para ir en busca de alimentos y ahora en once horas van y vuelven. Como adelanto el camino austral ha traído cualquier cantidad, porque antiguamente, un comprador del norte pagaba $ 3.000 por una vaquilla y con esto de la carretera la gente ha valorado tanto sus animales y campos; ahora tenemos varios adelantos, tenemos luz eléctrica, agua potable, teléfono y yo misma, antiguamente veía la ronda médica cada tres meses, en viaje de avión y ahora en seis horas tenemos todo el equipo de ronda aquí, trabajando, atendiendo la gente. En el colegio, hay tableros en el colegio, porque aquí en realidad hay niños estudiando hasta octavo y muy pocos salían antiguamente, ahora no, porque tenemos la posibilidad de ir por la carretera a Chile Chico, Cochrane, Coihaique y Aisén y ahí tienen liceo y han podido seguir estudiando, o sea, ha mejorado en 100% lo que es educación, pero gracias a que está la posibilidad de poder viajar".

Finalmente, confidencia: "Tengo cuatro hijos, y uno como yo, es paramédico, tenía que esforzarme un poco más, como soy sola, para educarlos y gracias a esta carretera que ha llegado tanto turismo, he podido trabajar con esto y creo que gracias al esfuerzo del Ejército, eso hay que reconocerlo. Todo esto se lo debemos al Presidente Pinochet y yo creo que para mí sería emocionante tenerlo frente a mí para decirle gracias don Augusto, igualmente a la señora Lucía quien a través de CEMA y los centros abiertos hizo mucho por la mujer de esta zona, la gente no los olvidará".



Señora Elsa Abarzúa, paramédico, localidad Puerto Tranquilo. Provincia General Carrera, XI Región.

Nelson Gallardo

Hace 32 años que el arriero Nelson Gallardo vive en Los Ñadis, cerca del puente barrancoso; más de una vez le tocó pasar animales para colaborar con la construcción de la carretera austral.

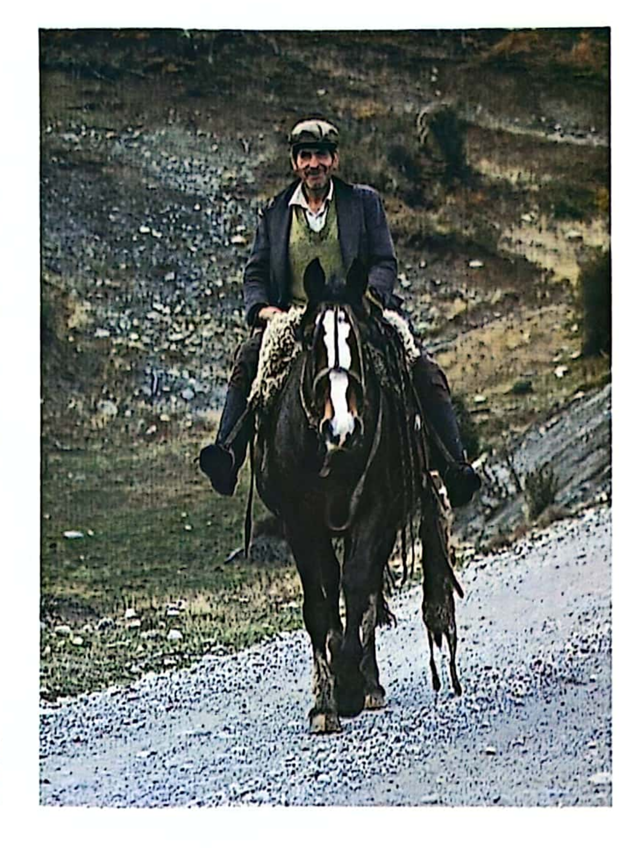
"Gracias al camino, tenemos hartas comodidades", irrumpe don Nelson, "antes demoraba cuatro, cinco o seis días con estos animales y ahora, salí ayer en la tarde de mi rancho y ya estoy por llegar a Cochrane, es harto lo que se acorta" y continúa... "yo me estuve quedando en el campo que queda en el cerro "El Bajo" que le dicen y en ese año, hace tres años atrás, la carretera todavía no pasaba por ahí, o sea cumplieron ese tramo mientras yo estuve alojando en ese campo y le entregaba carne al CMT, tenía un contacto directo, les pasé una maquinaria por un desagüe del lago con los bueyes, porque ellos no podían pasar la maquinaria con los tractores y yo las pasé con los bueyes, les pasé el compresor y el estanque de combustible. Imagínese el cambio, de seis a siete días ahora en medio día estoy con los animales". Acota finalmente, "hay que agradecerle al general Pinochet y a sus soldados que le pusieron el hombro para que esto fuera una realidad".



Don Nelson Gallardo, arriero. Sector Los Ñadis. Provincia Capitán Prat, XI Región.

Orlando Paillacar Quiroz

Más allá, en el sector Los Mellizos, en la provincia Capitán Prat, vive don Orlando Paillacar Quiroz quien con ágil parloteo señala, "aquí estoy como más de veinte años, vinimos de Coihaique, aquí en el puente Los Mellizos, antes eran dos puertos, dos brazos de aguas, entoces le hicieron un puente a cada uno. Yo tengo setenta y cuatro años y aquí nadie, de tantos años en la cordillera, nunca vi que nadie hiciera un camino y este hombre hizo este camino, que sirve para todo el mundo. El señor Pinochet ha hecho un camino muy bueno, estamos muy agradecidos con él y que venga a visitarnos, siquiera, una vuelta".



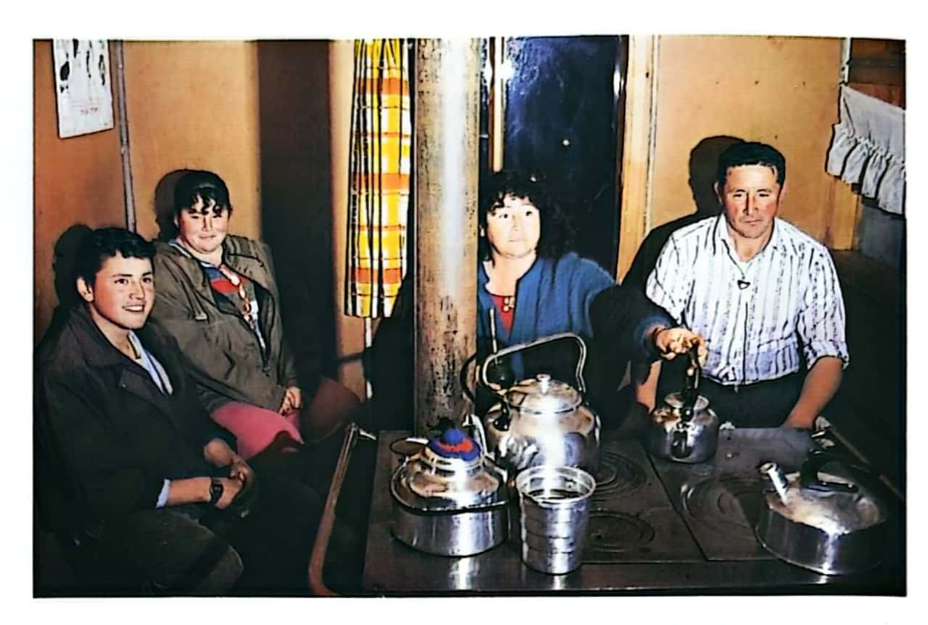
Don Orlando Paillacar Quiroz.
Sector Los Melizos.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

Tito Obreque

En el verano del 45 don Tito Obreque tuvo la osadía de avecindarse en el lugar que más tarde sería Villa O'Higgins, cuando había sólo una familia y ahora hay todo un pueblo. Don Tito es ciudadano angular de la villa en la provincia Capitán Prat. Parsimoniosamente, describe su hábitat: "Ahora vivo en esta casita y tengo campo al otro lado en el lago Cisne. Así que lo de la carretera está quedando muy bueno, ojalá que se terminara pronto para poder salir nosotros, que estamos bastante avanzados en edad ya. Para alcanzar a conocer. Con los caminos las cosas van a cambiar, porque estos lugares los conocí cuando no había nadie, si yo cuando crucé la primera vez el año 1945 por aquí, los únicos que vivían por acá era la familia Rivera, y ahora mire semejante pueblo, claro que estaba medio perdido, pero yo como era joven me gustó ir lejos a reclamar para que se hiciera esto aquí. Ahora tengo setenta y cinco años, no tengo hijos, pero sí sobrinos y alguna parentela pero lejos, que espero visitar cuando el camino transversal que viene desde Puerto Yungay llegue aquí, a Villa O'Higgins", se queda pensando y agrega, "yo creo que no hay forma como agradecerle al Presidente Pinochet... si no hubiera sido por él, no tendríamos el camino...ojalá lo vuelva a ver por estos lados".

Don Tito Obreque,
Villa O'Higgins.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.





Don Isidoro Pino Casanova,"don Lolo", señora Eudolia Gangas, "doña Lalita" y sus hijos Adrián y Maritza Sector Lago Vargas. Provincia Capitán Prat, XI Región.

"Don Lolo y doña Lalita"

Cuatro moradores componen la familia Pino Gangas, en el sector del lago Vargas, río Cañal, el jefe de hogar don Isidoro Pino Casanova (don Lolo) y su señora Eudolia Gangas (doña Lalita), con sus hijos Adrián (diecisiete años) y Maritza (veinte años).

Don Lolo y doña Lalita, campesinos curtidos ante la adversidad, son de frases cortas y respirar lento, comunican más de lo que dicen, doña Lalita confidencia de inmediato: "Mis padres viven en la costa del Baker, mi papá tiene sesenta y nueve y mi mamá cincuenta y nueve, yo era la mayor de diez hermanos. Uno de mis hermanos vive allá en esa casa. Cuando yo era niña no había camino, éste llegó recién con los militares y ha traído mucho adelanto, los viajes a Cochrane, demoraban un día y medio en verano y en invierno dos a tres días. Ahora hay micros, nosotros empezamos a ocupar las micros ahora, cuando el CMT se trasladó para abajo, porque antes viajábamos en los vehículos del CMT. A Cochrane me gusta para ir a pasear, pero para estar ahí, no".

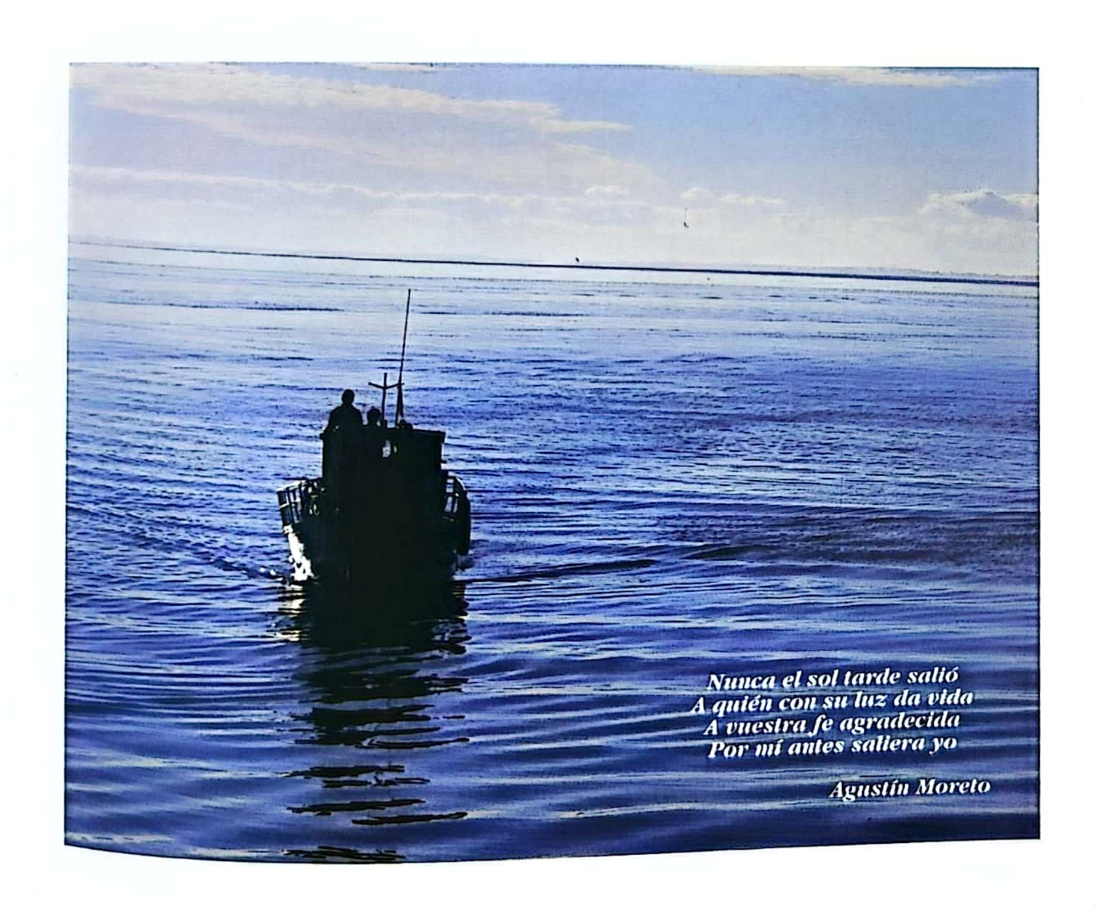
En seguida interviene don Lolo "yo soy nativo de aquí del lago Vargas, soy nacido y criado en esta tierra y tendré que morir aquí, tengo cuarenta y siete años. Hoy con el camino si uno se enferma hay posibilidades rápidas de salir, nos vamos a Cochrane, hay buses todos los días, el único día que no hay es el lunes, pero el resto de la semana hay bus"... "Para nosotros sería un orgullo si don Augusto y doña Lucía nos volvieran a visitar a la zona para agradecerles todo lo que hicieron por nosotros; la última vez que lo vi fue cuando estuvo en Yungay el año 1986, estuve preparando el asado y le gustó mucho, así que estamos engordando una vaquillita para cuando él vuelva".

REFLEXION

Los relatos efectuados en este capítulo, expresados con la sencillez propia de colonos esforzados, da vida a una notable grandeza, "la del agradecimiento". Conmueve, en ese sentido, cómo los colonos invariablemente se refieren con agradecidas palabras al ex Presidente de la República y a su esposa; ellos no olvidan, ni al autor de la carretera austral, ni tampoco la extraordinaria labor social realizada por la señora Lucía.

Así, el "pago de Chile", triste frase acuñada en el lenguaje corriente, es derrotada y aniquilada por el fervoroso agradecimiento que surge del generoso corazón de los pobladores del austro chileno. Fértil ejemplo, digno de ser imitado, que debiera recorrer a lo largo y a lo ancho del País, por la nobleza de los sentimientos que encierra y por el esfuerzo y sacrificio que da origen al carácter de sus hombres.

De esta manera, ellos demuestran haber plenamente merecido la más grande obra pública realizada en Chile durante el presente siglo.

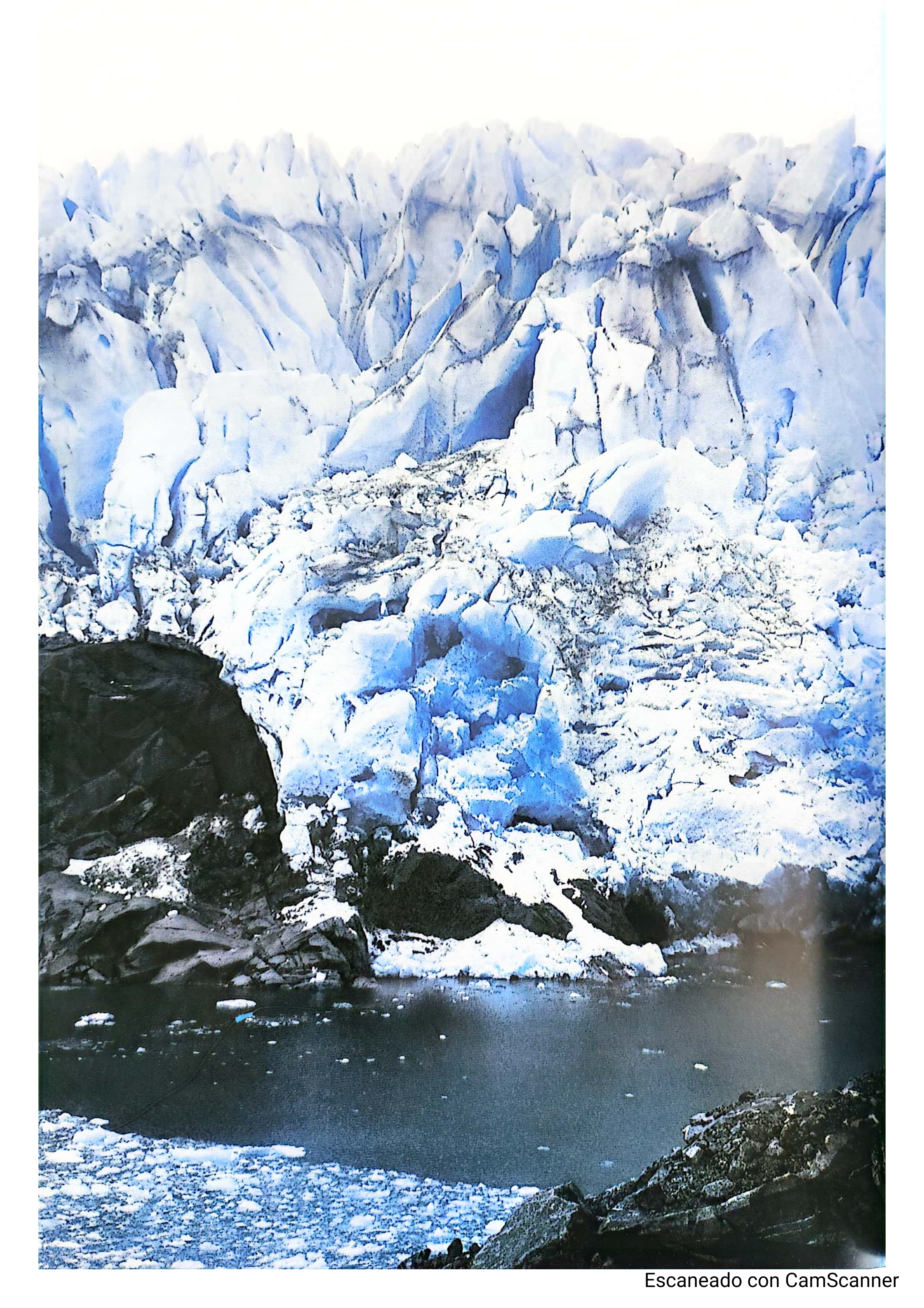


CAPITULO IX

PROYECCION FUTURA DE LA CARRETERA LONGITUDINAL AUSTRAL

Antonio Horvath Kiss





NUEVO DESAFIO
TRAMO PUERTO YUNGAY PUERTO NATALES

En forma paralela a los estudios, reconocimientos y exploraciones para definir la ruta correspondiente a la carretera longitudinal austral, que permitió conectar la región Aisén y la provincia de Palena al resto del país, a partir de 1977 se empezó a estudiar gradualmente la posibilidad de integrar la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena al proyecto, en una perspectiva futura.

Los primeros reconocimientos se efectuaron en aviones pequeños de la zona, en barco, hidroavión, por vía terrestre en el flanco oriental desde Chile y Argentina, y mediante una exploración terrestre de una posible ruta, relativamente definida, en 1986. Posteriormente, en 1987, nuevamente se reconoció el sector, esta vez en helicóptero.

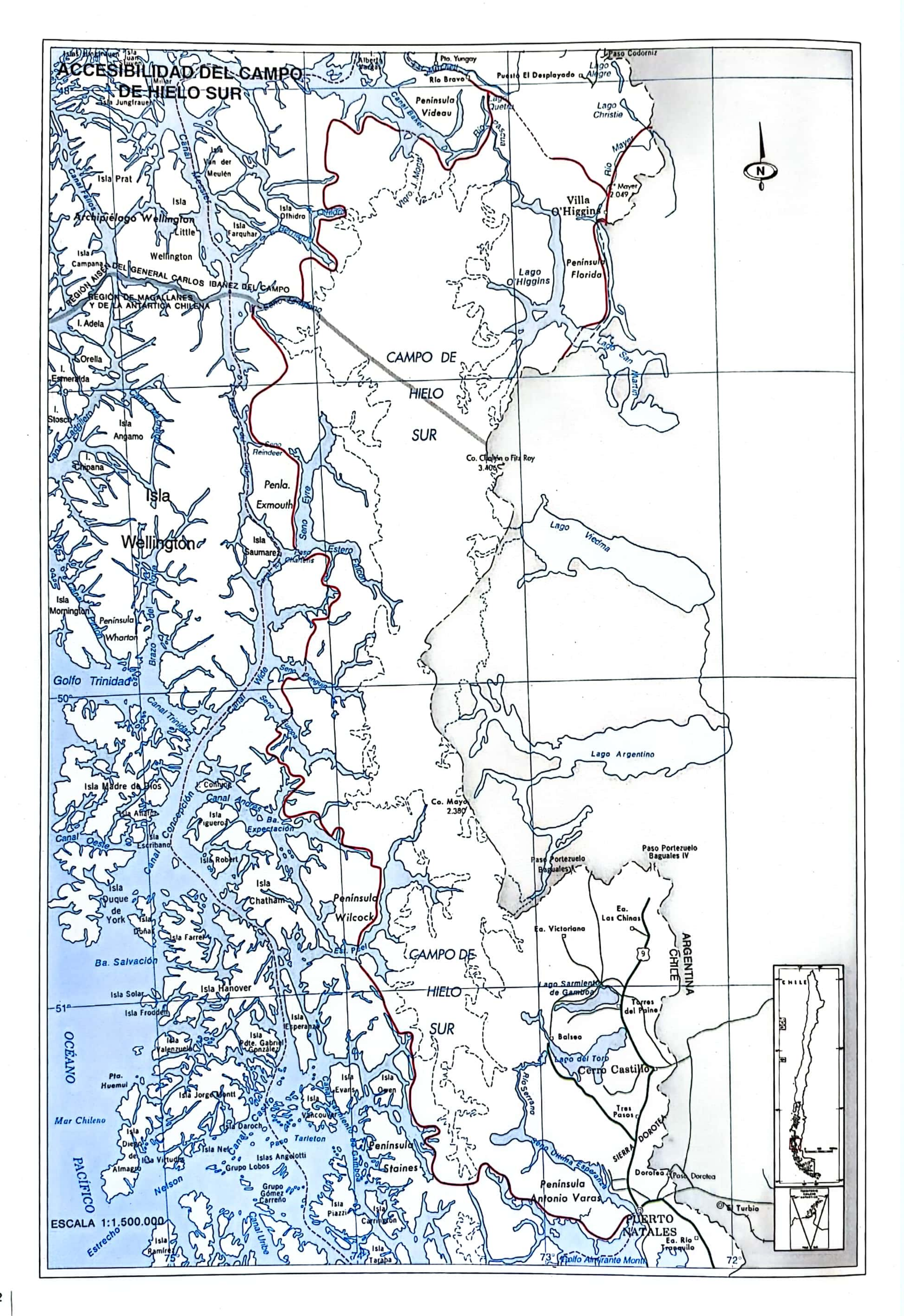
Para el estudio se utilizó toda la cartografía existente y las fotografías aéreas de que se podía disponer. El principal obstáculo físico para la definición de una ruta terrestre lo constituye el extenso Campo de Hielo Patagónico Sur, que a lo largo de 370 km cubre una superficie de 14.290 km². Las precipitaciones, en esta área, oscilan entre 8.000 y 12.000 mm anuales, lo que le imprime al movimiento del hielo una de las mayores dinámicas del mundo. Su vasto sistema de glaciares vierte sus hielos tanto a lagos del lado oriental de Chile, lago O'Higgins, como al Viedma y Argentino en el vecino país; sin embargo, su mayor descarga se realiza a través de casi un centenar de glaciares que se descuelgan hacia el flanco occidental, muchos de los cuales llegan a fiordos del océano Pacífico.

Sobre la base de lo descrito, es posible considerar dos alternativas de ruta para hacer posible la integración física de Magallanes:

Una ruta mixta de 685 km permitirá rodear por el oriente al Campo de Hielo Patagónico Sur, y que conectará la localidad de Villa O'Higgins de la región Aisén con Puerto Natales en la región de Magallanes, pasando por territorio argentino en un tramo equivalente al que el vecino país, a su vez, utiliza por territorio chileno, para conectar las localidades de Río Gallegos y Río Grande en Tierra del Fuego, al trasbordar en la Primera Angostura del estrecho de Magallanes. Villa O'Higgins quedará conectada en 1999 por un camino transversal de 110 km a Puerto Yungay, terminal sur de la primera etapa de la carretera longitudinal austral.

Otra vía, enteramente nacional, de 982 km, se desarrolla por el contorno occidental del Campo de Hielo Patagónico Sur. Esta, concebida íntegramente por territorio chileno, conecta las localidades de Puerto Yungay (con ramal a caleta Tortel) y Puerto Natales y considera seis trasbordos cortos para sortear fiordos a los que llegan glaciares.

Esta ruta se puede implementar de inmediato con un trasbordador de uso múltiple: turismo, pasajeros y carga y, paulatinamente, ir acortando los trasbordos con tramos terrestres de acuerdo al grado de desarrollo de las vocaciones naturales y atractivos del sector. Esta alternativa corresponde a la prolongación de la carretera longitudinal austral. Con el camino de Estancia Vicuña a Yendegaia en isla Tierra del Fuego, del que faltan 115 km y que se encuentra en construcción por parte del Cuerpo Militar del Trabajo, Chile Sudamericano quedará completamente integrado por vía terrestre hasta Puerto Williams.


ACCESIBILIDAD DEL CAMPO DE HIELO SUR
CAMPO DE HIELO SUR
CAMPO DE HIELO SUR
Isla Wellington
Archipiélago Wellington
REGIÓN AISÉN DEL GENERAL CARLOS IBAÑEZ DEL CAMPO
REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA
Villa O'Higgins
Lago O'Higgins
Península Florida
Península Videau
Lago Christie
Paso Codorniz
Puesto El Desplayado
Río Bravo
Pto. Yungay
Río Mayer
Co. Chaltén o Fitz Roy 3.405
Lago Viedma
Lago Argentino
Co. Mayo 2.380
Paso Portezuelo Baguales IV
Ea. Las Chinas
Ea. Victoriana
Lago Sarmiento de Gamboa
Torres del Paine
Balsea
Lago del Toro
Cerro Castillo
Tres Pasos
SIERRA DOROTEA
Dorotea
Paso Dorotea
El Turbio
PUERTO NATALES
Ea. Río Tranquilo
Golfo Almirante Montt
Península Antonio Varas
Península Staines
Península Wilcock
Penla. Exmouth
Isla Madre de Dios
Isla Duque de York
Isla Hanover
Isla Chatham
Golfo Trinidad
Canal Trinidad
Canal Concepción
Canal Messier
Ba. Salvación
OCÉANO PACÍFICO
Mar Chileno
Estrecho Nelson
ARGENTINA
CHILE
ESCALA 1:1.500.000
49°
50°
51°
73°
72°
75°

RUTA DE INTEGRACION ENTRE AISEN Y MAGALLANES POR TERRITORIO ARGENTINO

Entre Aisén y Magallanes, para fijar una ruta terrestre por el lado oriental del Campo de Hielo Patagónico Sur, se interponen importantes glaciares que, como está dicho, vierten a los lagos O'Higgins, Viedma y Argentino.

Para sortear esta dificultad natural es posible utilizar, en parte, los caminos de Argentina que circunvalan por el oriente los lagos mencionados.

La ruta así definida tendría —entre Puerto Yungay y Puerto Natales— una distancia de 685 km, de los cuales 397 km corresponderían a caminos de la red vial del vecino país.

Esta vía es posible de implementar en el mediano plazo, teniendo presente varios factores que fundamentan la conveniencia de esta alternativa:

Desde luego, el tramo entre Puerto Yungay y Villa O'Higgins constituye parte del camino transversal Nº 7 de la red básica de caminos de la XI Región y, en consecuencia, cuenta con los diseños de ingeniería finiquitados, y los trabajos para terminarlo están programados para 1999, por parte del Cuerpo Militar del Trabajo.

Asimismo, hay que tener presente que en el área de Villa O'Higgins existen cuatro alternativas de paso hacia el



Fiordo y glaciar Témpanos, límite XI y XII regiones. Segundo trasbordo de la ruta futura.

sector argentino, que son: Entrada Mayer, río Mosco, San Martín por la ribera sur del lago O'Higgins, acortando el trasbordo en este lago al extender la ruta por la península Florida, y el paso por el valle de laguna del Desierto. El más corto de realizar es el del río Mosco, afluente del río Mayer, en su desembocadura al lago.

Además, el tramo entre Puerto Natales y el paso Baqueano Zamora existe y sólo faltan para completarlo un par de puentes y algunos mejoramientos locales; existen también otras tres alternativas de paso por la sierra Baguales.

De los 397 kilómetros contemplados por territorio argentino, sólo faltan 60 km por construir y su terminación se justifica plenamente por necesidades locales; el recorrido a terminar corresponde a 40 km que bordean el brazo nororiental del lago O'Higgins-San Martín y a 20 km al suroeste de Calafate.

Asimismo, esta ruta mixta generaría una compensación natural por el tramo de territorio chileno que utiliza Argentina para conectar su porción de la isla Tierra del Fuego con el sector continental. En efecto, entre Río Gallegos y Río Grande hay una distancia de 430 km y, de ellos, 281 km recorren territorio nacional (incluyendo 4,5 km de trasbordo en Primera Angostura del estrecho de Magallanes).

Finalmente, el funcionamiento de esta ruta mixta debiera intensificar el intercambio comercial y turístico en beneficio mutuo de ambas naciones, con el consiguiente efecto positivo para las actividades de las provincias Capitán Prat y Ultima Esperanza, en particular.

RUTA DE INTEGRACION DE AISEN CON MAGALLANES
(Parcial por territorio argentino)

Tramo	Km	Condición
Puerto Yungay - Villa O'Higgins	110	En construcción
Villa O'Higgins - Frontera (Río Mosco)	2,5	Huella, falta puente (vado)
Frontera - Torrente Caracol	40,0	Por construir
Torrente Caracol - Cruce Tres Lagos	123,2	Construido faltan 2 puentes
Tres Lagos - Cruce El Calafate	131,6	Construido
Cruce El Calafate - Río Rico	82,4	Construido
Río Rico - Frontera (Paso Baqueano Zamora)	20,0	Por construir
Frontera - Laguna Azul	60,0	Construido, faltan 2 puentes y mejoramientos
Laguna Azul - Puerto Natales	115,0	Construido
Total:	**684,7**	



Navegación de canales, lancha San José, Caleta Tortel. Provincia Capitán Prat, XI Región.



Exploración de la prolongación de la ruta austral entre Aisén y Magallanes. Valle del Koucho.

Las características físicas de la zona austral tienen una clara correspondencia en el área del Campo de Hielo Patagónico Sur. El camino austral, entre Puerto Montt y Puerto Yungay, en una longitud de 1.150 km, se desarrolla tanto por la vertiente oriental como occidental de la cordillera de los Andes patagónicos, pasando por fiordos y lagos rodeados por una topografía abrupta y una vegetación de selva fría. Una vez familiarizados con el terreno, la idea de continuar esta vía, por las áreas despejadas de hielo, no sólo deja de ser utópica sino que se torna muy atractiva y plenamente justificada.

Los primeros reconocimientos se efectuaron en aviones pequeños de la zona (E. Hein, R. León), en barco (Piloto Pardo con ocasión de definir un terminal del camino austral entre el río Baker y el fiordo Michell), hidroavión (R. Hein) y finalmente, en un reconocimiento terrestre, por una ruta definida previamente con el auxilio de fotografías con visión estereoscópica, realizado en 1986. El primer trabajo de definición general de la ruta fue realizado posteriormente a los primeros reconocimientos generales en gabinete, con el apoyo de las fotografías aéreas USAF de 1974 y HURO de 1975, a escalas 1:60.000 y 1:50.000, respectivamente, en conjunto con dos alumnos de construcción civil, Jorge Ibar y Alfonso García que realizaron su tesis en este tema. La cartografía del Instituto Geográfico Militar disponible para 1954 y 1965, realizada a base de fotografías del sistema Trimetrogón del año 1945, resultó de mucha utilidad, pero, dado el desconocimiento de la zona y su gran dinámica geomorfológica, se hizo necesario realizar una exploración del terreno.

RUTA DE INTEGRACION ENTRE AISEN Y MAGALLANES POR TERRITORIO NACIONAL

Entre Aisén y Magallanes se encuentra el Campo de Hielo Patagónico Sur desde el cual vierten hacia el lado occidental cerca de 70 glaciares de una gran dinámica.

Más de dos tercios del territorio costero se encuentran despejados de hielo y están predominantemente constituidos por valles de formación reciente y cubiertos de una exuberante vegetación.

Todo este sector forma parte del parque nacional Bernardo O'Higgins de 3,5 millones de hectáreas, el mayor de Chile en el Sistema Nacional de Areas Silvestres Protegidas por el Estado, SNASPE, sin embargo, esta condición legal de parque sólo existe en el papel, pues no hay ningún guardaparque ni presencia física alguna de CONAF en el sector, pese a existir una enorme variedad de especies silvestres y de ecosistemas únicos en el planeta.

Por el contrario, hoy el área está siendo deteriorada por intentos de colonización precarios y sin destino, y por la acción depredadora de cazadores ilegales. La gravedad de esta situación se puede aquilatar mejor si se tiene presente que es el lugar en el que se puede encontrar la mayor cantidad de huemules, especie que, precisamente, está en peligro de extinción. En esta área urge hacer una labor de protección, compatible con su condición turística.

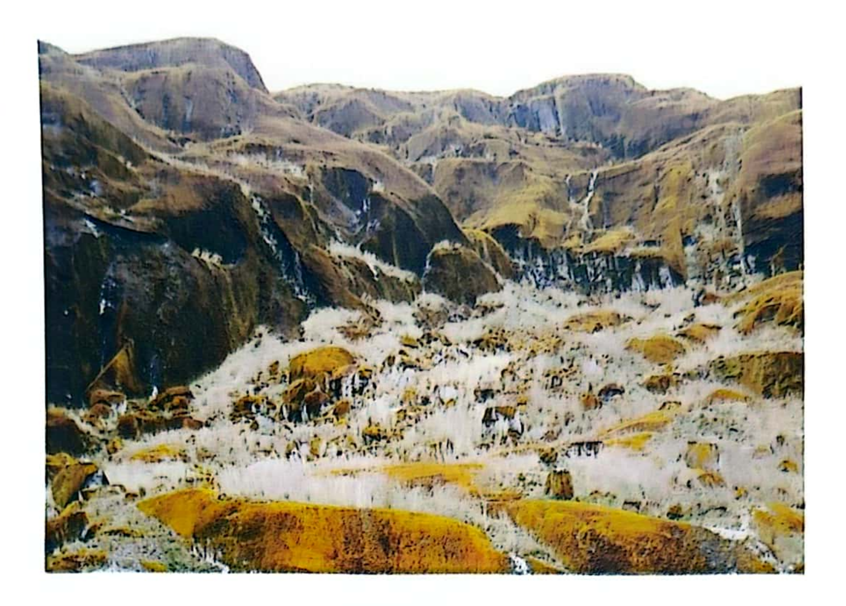
Junto con el desarrollo de los estudios, correspondientes a la definición del proyecto de la carretera longitudinal austral y de su sistema de caminos transversales, desde el límite argentino hasta el océano Pacífico se comenzó a estudiar, a partir de 1977, en forma gradual, la posibilidad de integrar la Región de Magallanes a la ruta austral.

La expedición terrestre de 1986 se efectuó con el apoyo de la Armada de Chile, del proyecto nacional Chile Futuro y de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

En ella participaron también Ricardo Astorga (antropólogo de El Mercurio), Patricio Silva (ingeniero comercial), Alejandro Colomés (ingeniero agrónomo) y se contó con el concurso de Cristián Andrade (biólogo marino) que realizó sus trabajos con motivo de la navegación que apoyó la exploración desde los canales. En el trecho entre Tortel y Puerto Edén la navegación de apoyo estuvo a cargo de la lancha descubierta Susana, con Hernán Huelet y su hijo Ricardo; y desde Puerto Edén hasta Puerto Natales contó con el apoyo de la patrullera Villarrica de la Armada, a bordo de la cual se encontraban los científicos John Mercer y Alan Ashworth. Los trabajos de exploración y verificación demoraron un mes.

El reconocimiento terrestre y marítimo permitió revisar algunos sectores de la ruta predefinida de 950 km, que incluía 8 trasbordos, postergando los trechos más acan-

Formación vegetal posterior al retiro del glaciar sector Témpanos.



tilados, redefiniendo algunos pasos entre los distintos valles de este largo y variado sector, posibilitando la reducción de trasbordos.

Los atractivos del área, 70 glaciares, cada uno con una característica y dinámica propia, los valles, cordones montañosos y algunos volcanes, como el Lautaro y Aguilera, la flora y fauna de gran diversidad, más la abundancia y variedad de recursos de aguas, constituida por lagos, ríos e impresionantes cascadas producto de la alta precipitación y las cambiantes condiciones climáticas, que hacen experimentar las cuatro estaciones del año en un día, justifican plenamente el conocimiento, valoración e integración de esta zona, aún desconocida. A esto hay que añadir los vestigios de los últimos habitantes aborígenes, los kaweshkar que están en franca extinción.

Como un ejemplo de la gran dinámica que caracteriza esta área se puede señalar la variación del glaciar Pío XI, el mayor de todo el Campo de Hielo Patagónico Sur. Producto de su avance espectacular, en el año 1926 tuvo que abandonar su proyecto de colonización don Finn Samsing perdiendo todas sus instalaciones, adelantos y animales al inundarse el valle. El avance espectacular del frente glaciar produjo una enorme represa natural obligando a las aguas a rebalsar por el valle del río Kaweshkar, tras vencer el obstáculo que le oponía el glaciar Mercer, muchas decenas de kilómetros más al norte.

Si sólo fuese por el turismo y la acuicultura se justificaría plenamente la inversión en integración física para incorporar un trasbordador, cuyo recorrido inicial se complementaría con sendas de penetración, además de estaciones hidrometeorológicas y de una dotación mínima de guardaparques para el cuidado del área.

En el año 1987, el autor tuvo la excelente oportunidad de servir como guía al programa “La Tierra en que vivimos”, dirigida por Sergio Nuño. Estos programas se realizaron con el apoyo de dos helicópteros particulares, entre cabo de Hornos y Puerto Montt. De la citada experiencia se puede deducir, con bastante certeza, que el reconocimiento aéreo con helicópteros permite complementar la apreciación de la zona en forma notable y, en sí mismo, este medio de transporte puede generar una alternativa de turismo y estudios científicos con bases terrestres de apoyo en el lado chileno.



Superficie Campo Hielo Patagónico Sur, Volcán Lautaro. Filmación de la película: La Tierra en que vivimos.



Trasbordadores que integran la zona austral: Puerto Montt - Chacabuco - Natales.

Con los antecedentes obtenidos se justifica plenamente un trasbordador multipropósito, que conecte las localidades de Puerto Yungay, caleta Tortel, Puerto Edén, Guarello y Puerto Natales, y que, además, serviría de apoyo a los pobladores y pescadores artesanales que viven muy aislados en toda el área, así como a las actividades turísticas, de recreación y conocimiento que germinarán a partir del servicio prestado por esta nave.

Una vez funcionando el trasbordador marítimo, será posible respaldar la construcción gradual de tramos terrestres que acorten el trasbordo, den acceso a lugares atractivos del sector, y a eventuales actividades que pudiesen surgir, y permitan evitar algunos tramos marítimos conflictivos, de difícil navegación, como el paso del Kirke. La construcción del tramo Peel-Natales, de 246 km, ahorra respecto a la navegación equivalente de 350 km, una distancia apreciable.

Además, la gran ventaja de este sistema mixto de transporte es que se desarrolla por áreas protegidas, al sur del golfo de Penas, accidente geográfico que históricamente ha constituido un formidable obstáculo que ha impedido, hasta la fecha, poblar y desarrollar a escala local este sector.

Al respecto, ha parecido oportuno presentar un resumen por fases de los costos que involucra implementar la ruta de integración mixta nacional, entre Puerto Yungay y Puerto Natales. Los valores resultan inferiores a los de la obra realizada entre Puerto Montt y Puerto Yungay, dado que los trasbordadores permiten sortear áreas rocosas acantiladas.

COSTO DE LA RUTA
PUERTO YUNGAY - PUERTO NATALES
(Millones de pesos)

FASE I		Trasbordo de Puerto Yungay a Puerto Natales	
		2 trasbordadores para cubrir 900 km	1.000
	Subtotal		**1.000**
FASE II		5 trasbordadores para recorrer 434 km (3 nuevos)	1.500
		4 tramos terrestres	17.920
	Subtotal		**19.420**
FASE III		5 trasbordadores para 147,7 km	
		5 tramos terrestres 852 km (590 km nuevos)	41.860
	Subtotal		**41.860**
FASE IV		6 trasbordadores para 52 km (1 nuevo)	500
		6 tramos terrestres de 952 km (100 km nuevos)	7.000
	Subtotal		**7.500**
	Se indican los valores por fases. Estos se deben ir agregando por etapas.		
	TOTAL:		**69.780**



Fiordo Horacio.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

Ruta de integración entre Aisén y Magallanes por territorio chileno

Fase II. Etapa previa a la ruta preponderantemente terrestre

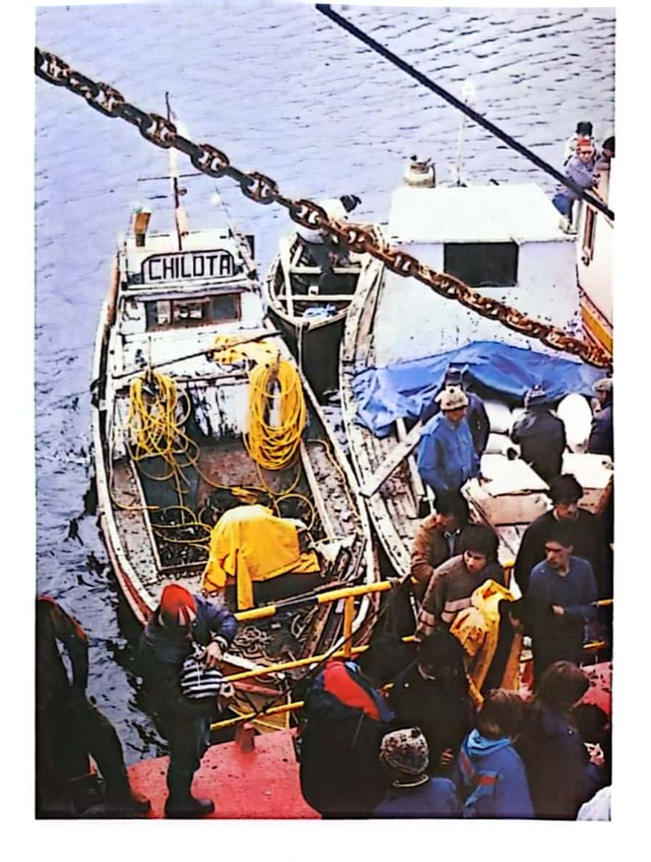
Las siguientes son las secciones que pueden implementarse por fases y, a futuro, los trasbordos indicados se pueden reducir en longitud y tiempo, a medida que se vayan implementando nuevos tramos terrestres.

TRAMO	KM	
1. Puerto Yungay - Fiordo Angamos	60	Trasbordo
2. Fiordo Angamos - Fiordo Ofhidro	50	Terrestre
3. Fiordo Ofhidro - Fiordo Témpanos	21	Trasbordo
4. Fiordo Bernardo - Fiordo Témpanos	26	Terrestre
5. Fiordo Témpanos - Punta Hammick	30	Trasbordo
6. Punta Hammick - Bahía Level (Puerto Edén)	60	Terrestre
7. Puerto Edén - Fiordo Staines	322	Trasbordo
8. Fiordo Staines - Puerto Laforest	120	Terrestre
9. Puerto Laforest - Puerto Natales	1	Trasbordo
Total	**690**	
Resumen:		
5 trasbordos	434	
Vías terrestres	256	

Ruta de preservación del Medio Ambiente Natural y Turismo con perspectivas futuras de integración

Implementando la ruta indicada, con vías del tipo senderos de estudio y preservación de áreas silvestres y que, además, permitan el desarrollo de actividades turísticas del tipo aventura, se podrían permutar los 322 km de trasbordo entre Puerto Edén y fiordo Staines, por 460 km de tipo mixto, que combinarían 421 km terrestres con 30 km de trasbordo, reduciendo notablemente el trecho de navegación.

De esta manera, la ruta adquirirá un carácter preponderantemente terrestre, entre Aisén y Magallanes, cuyo detalle se consigna en el cuadro siguiente:



Lanchas junto a trasbordador. Puerto Edén, XII Región

PUERTO YUNGAY - PUERTO NATALES
RUTA DE INTEGRACION ENTRE AISEN Y MAGALLANES POR TERRITORIO CHILENO PREPONDERANTEMENTE TERRESTE
(Kilómetros)

1	Puerto Yungay - Río Bravo - Lago Quetru - Río Pascua - Ventisquero Montt	90	Terrestre
2	Ventisquero Montt	8	Trasbordo
3	Ventisquero Montt - Fiordo Angamos - Fiordo Horacio - Fiordo Ofhidro - Fiordo Bernardo - FiordoTémpanos	220	Terrestre
4	Fiordo Témpanos	4	Trasbordo
5	Fiordo Témpanos - Valle Kaweshkar - Fiordo Reindeer - Fiordo Eyre	135	Terrestre
6	Fiordo Eyre	5	Trasbordo
7	Paso Charteris - Fiordo Ringdove - Fiordo Penguin	70	Terrestre
8	Fiordo Penguin - Fiordo Europa	19	Trasbordo
9	Fiordo Europa - Fiordo Fuentes - Fiordo Guilardi - Fiordo Peel	170	Terrestre
10	Fiordo Peel	15	Trasbordo
11	Fiordo Peel - Fiordo Staines - Península Staines - Ventisquero Paso del Viento - Fiordo Worseley - Punta Daroch (Puerto Laforest)	245	Terrestre
12	Seno Ultima Esperanza - Puerto Natales	1	Trasbordo
	RESUMEN:		
	Terrestre:	930	
	Trasbordos (6):	52	
	TOTAL	**982**	

CONCLUSION

De los antecedentes expuestos y de las posibilidades analizadas se concluye que ambas vías de integración entre Aisén y Magallanes son posibles de complementar, y que las dos rutas constituyen opciones atractivas de realizar. Igualmente, se concluye que dichas rutas no son excluyentes sino que, por el contrario, ambas contribuyen significativamente al desarrollo sustentable de la zona austral.

En el caso de la ruta por territorio chileno se justifica, en primera instancia, establecer un trasbordo entre Puerto Yungay y Puerto Natales y, una vez que se generen actividades productivas en el sector, se podrá ir reduciendo los trechos, según se indica para la ruta explorada.

El trasbordador se podría implementar en breve plazo, ya que la carretera longitudinal austral alcanzó a Puerto Yungay a fines de 1995.

Sólo los atractivos turísticos de los sectores conectados, como Torres del Paine, Puerto Natales y los de la carretera longitudinal austral, permiten canalizar un flujo superior a 15.000 personas en cada temporada anual.

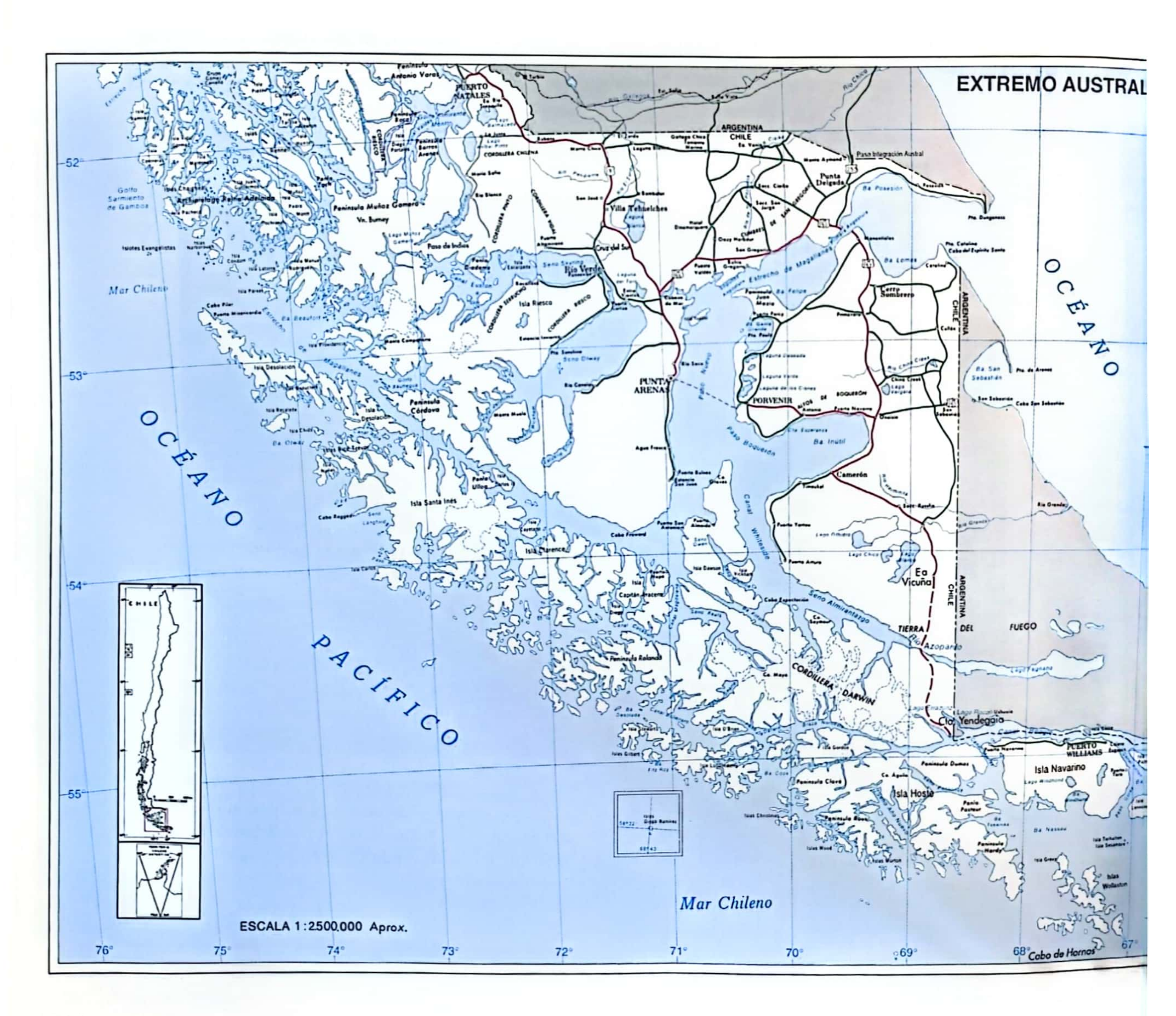
Con esta vía de integración, entre la XI y XII regiones, la carretera longitudinal austral permitirá tener físicamente integrado a todo el territorio chileno del continente sudamericano.

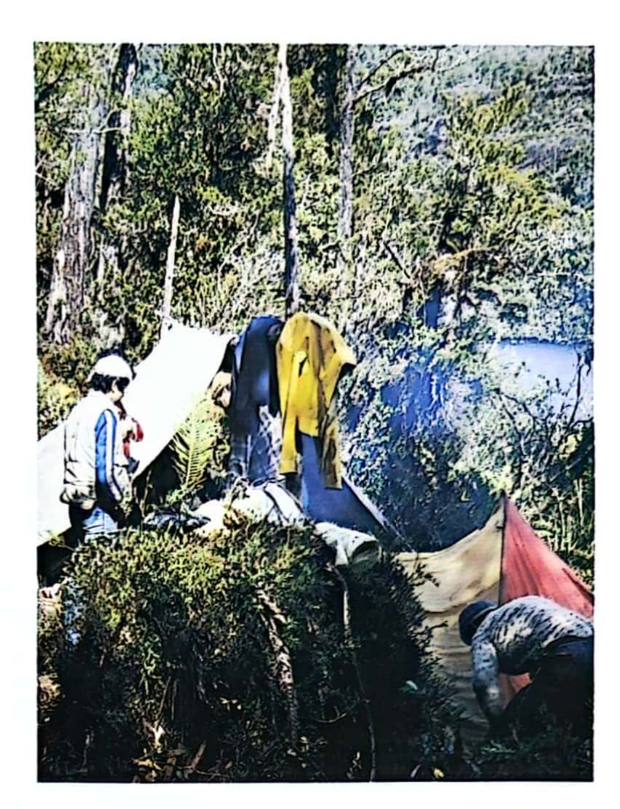


Témpanos en zona de canales australes, XII Región.

CAMINOS EN EL EXTREMO AUSTRAL DE CHILE

Con la ampliación de la carretera longitudinal austral hasta Puerto Natales se conecta la región de Magallanes y de la Antártica Chilena con el resto del territorio nacional. De materializarse este proyecto, adquirirán una nueva significación y potencialidad los caminos del extremo austral de Chile Sudamericano. Con ellos, se completará la red vial de integración en la XII Región del país; se habilitarán condiciones efectivas para el poblamiento; se incentivará el desarrollo de muchas actividades, y se generará un acercamiento natural y una mayor presencia nacional en la provincia Antártica Chilena. Los caminos, sus principales características y proyección austral se consignan a continuación:





Campamento lago Empairer, fiordo Horacio. Provincia Capitán Prat, XI Región.

Camino Estancia Vicuña (río Rasmussen) Yendegaia de 120 km

Esta senda, cuya factibilidad técnica ha sido demostrada por un estudio de Hans Niemeyer, estuvo en construcción hasta el año 1978 con fondos regionales, quedando luego paralizadas las obras hasta el año 1995. El tramo construido ha servido, además, para las prospecciones que ha realizado la Empresa Nacional del Petróleo, ENAP, en el área. Hace pocos años se reiniciaron los trabajos, con un frente, cuyo avance ha quedado a cargo del Cuerpo Militar del Trabajo.

Como primera fase, se estima que la construcción de una senda apta para el paso de cabalgaduras es prioritaria en el sector. Con la apertura de una faja y con obras de drenaje se facilita, además, la construcción de un futuro camino. De este modo, es conveniente adelantar la senda inicial sobre la base de realizar una restitución aerofotogramétrica, que permita levantar una topografía básica.

La senda inicial tendría la virtud de arraigar a los escasos colonos existentes, el asentamiento de colonos nuevos y dar los primeros pasos para iniciar la conexión con los sectores ubicados al sur del canal Beagle, principalmente en la isla Navarino.

El camino permitirá potenciar el desarrollo de los recursos del área (ganaderos, forestales, turísticos y eventualmente mineros) así como complementar y tornar más eficiente los actuales sistemas de transporte hacia y desde la isla Navarino.

Por esta ruta la distancia desde Punta Arenas a Puerto Williams resultaría ser de 644 km por Primera Angostura o de 480 km utilizando el trasbordo de Punta Arenas a Porvenir. La distancia marítima a Puerto Williams es de 235 km. Como circuito turístico, la vía terrestre podría constituir un derrotero de gran atractivo, que además se podría complementar con la ruta que tiene el vecino país hacia Ushuaia, mediante un corto camino, entre esta ciudad y la localidad de Yendegaia.



Camino costa sur del Canal Beagle, tramo Puerto Williams a Navarino. Provincia Antártica Chilena, XII Región.

Camino Puerto Williams Puerto Navarino de 55,7 km

Actualmente, existe un camino de penetración, apto para el uso local, que sólo requiere de algunos mejoramientos y de una adecuada labor de conservación. Sin embargo, su efectiva rehabilitación debe considerar la conveniencia de construir, al menos, las facilidades portuarias para el atraque de trasbordadores en el área de Puerto Navarino, como una manera de implementar el futuro trasbordo entre este puerto y la bahía Yendegaia y, eventualmente, a la península Dumas en la isla Hoste.



Fiordo Angamos.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

Camino Puerto Williams Caleta Eugenia de 24,2 km

Al igual que en el caso anterior, también aquí existe un camino de penetración apto para el uso local, que, sin embargo, requiere de algunos mejoramientos y de labores de conservación.

Lo más interesante de acotar para esta vía es la conveniencia de prolongar su construcción 35 kilómetros hacia el oriente, hasta alcanzar Puerto Toro, con el fin de mejorar la accesibilidad a las islas Picton, Lennox y Nueva.

Caleta Mejillones
Seno Grandi de 35 km

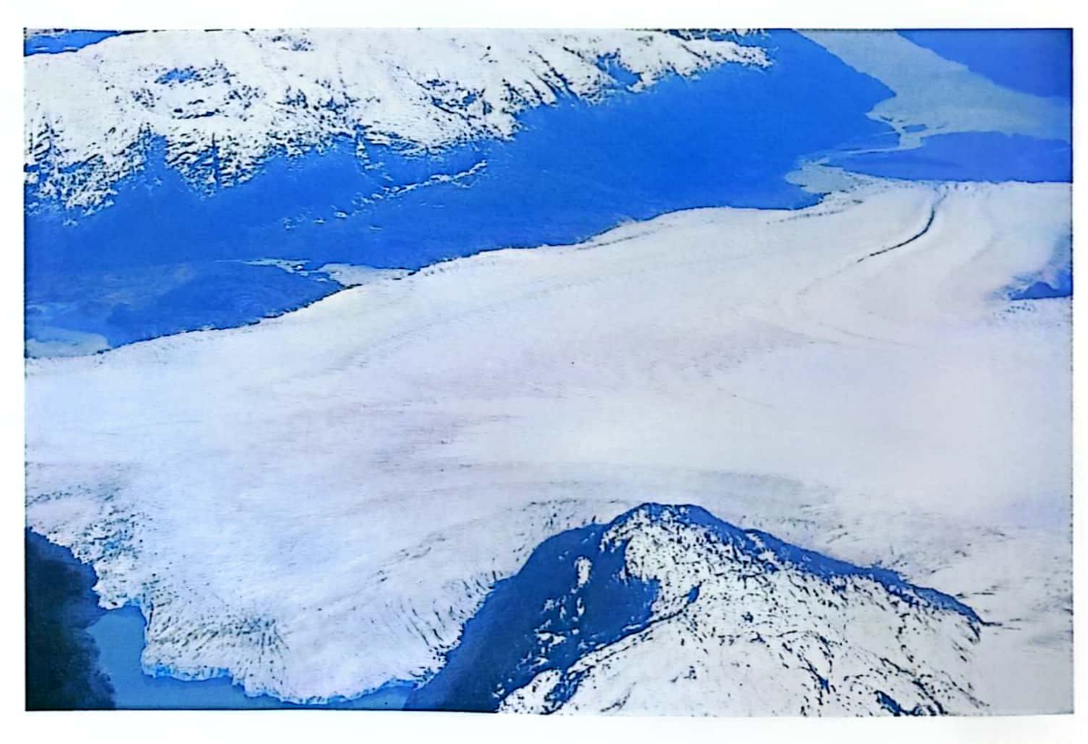
Para esta obra no existe camino ni sendero previo que pudiera facilitar su materialización, pero su trazado corre por un amplio valle, de baja altura, que tendrá la ventaja de conectar, por el interior de la isla Navarino, la bahía Nassau y, de este modo, mejorar la accesibilidad al extremo austral de Chile.

Existe un reconocimiento de este camino futuro realizado en conjunto con la Armada en 1984. La conformación de los valles es redondeada, no existen cursos de agua que pongan dificultades mayores, los bosques están constituidos principalmente por lenga y coigüe. Entre las aves predominan las avutardas. La numerosa presencia de castores y sus obras modifican los cursos de agua dándole un especial atractivo al sector.

CARRETERA LONGITUDINAL AUSTRAL FUTURA

Tramo	Km	Trasbordos
Puerto Montt - Chaitén	268	3 (*)
Chaitén - Coihaique	406	–
Coihaique - Puerto Yungay	466	–
Puerto Yungay - Puerto Natales	982	6
Puerto Natales - Puerto Williams	898	2
TOTAL	**3.020**	**11**

(*) Existe una ruta en construcción que evita estos tres trasbordos.



Glaciar Pío XI.
Provincia Ultima Esperanza,
XII Región.



Cumbres de la zona austral,
XI Región.



Fiordo del Campo de Hielo Patagónico Sur.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

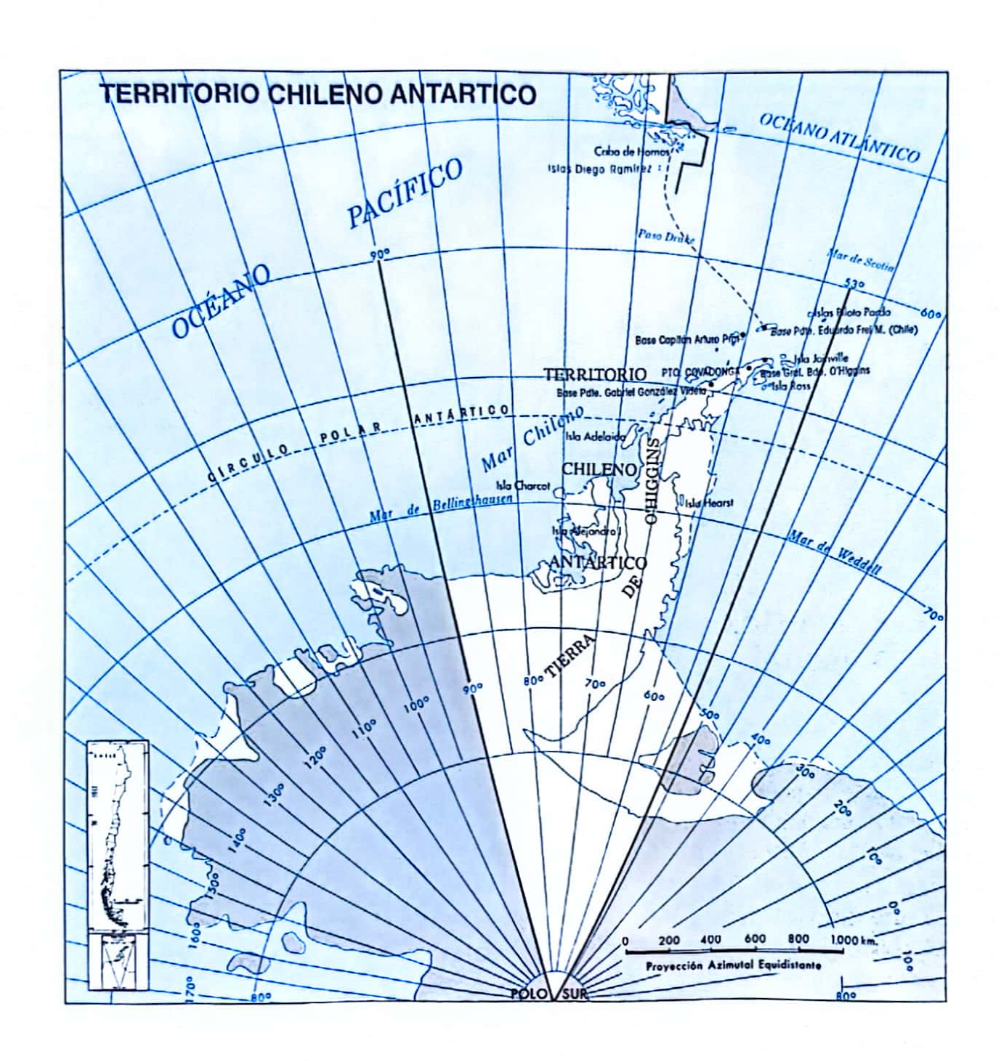
Trascendencia de estos caminos en el extremo austral

La construcción y mejoramiento de estos caminos en la isla Navarino permitirían potenciar las condiciones para el desarrollo de las vocaciones pesqueras y turísticas del extremo austral de Chile y del cono sudamericano.

La habilitación de rutas que combinen tramos terrestres y marítimos hará posible lograr un adecuado aprovechamiento de los canales australes, que, además con sus glaciares, ejercen un poderoso atractivo por ser una de las expresiones máximas de la indómita belleza que detenta la Patagonia.

Por otra parte, no hay ningún navegante y, por extensión, turista que no quiera conocer el cabo de Hornos.

Una red caminera desarrollada por etapas, como la propuesta, con servicios de comunicaciones, rampas y puertos, incentivaría las inversiones necesarias para consolidar las bases de un desarrollo aún insospechado en este estratégico y cautivante rincón del planeta, contribuirá a reforzar la presencia y proyección nacional, y tornará más accesible, en términos prácticos, el continente antártico.



TERRITORIO CHILENO ANTARTICO
OCÉANO PACÍFICO
OCÉANO ATLÁNTICO
Cabo de Hornos
Islas Diego Ramírez
Paso Drake
Mar de Scotia
Base Capitán Arturo Prat
Base Pdte. Eduardo Frei M. (Chile)
TERRITORIO
PTO. COVADONGA
Base Pdte. Gabriel González Videla
Isla Joinville
Isla Ross
CIRCULO POLAR ANTÁRTICO
Mar Chileno
Isla Adelaida
CHILENO
Isla Charcot
Mar de Bellingshausen
Isla Hearst
ANTÁRTICO
TIERRA DE O'HIGGINS
Mar de Weddell
Proyección Azimutal Equidistante
0 200 400 600 800 1.000 km.
POLO SUR



CONCLUSIONES

La inspiración y ejecución de la carretera longitudinal austral se inserta entre las grandes hazañas que jalonan la historia nacional, cuyos eslabones iniciales arrancan desde la asombrosa travesía de don Hernando de Magallanes, la intrépida aventura de don Diego de Almagro, la señera gesta fundacional de don Pedro de Valdivia, la lucha por la emancipación, la constitución de la República, el posicionamiento de Chile en el océano Pacífico, la consolidación de la soberanía en el desierto septentrional, el perseverante avance en el tendido de la red ferroviaria, la delimitación y ratificación de la soberanía antártica y la estructuración de una moderna red vial en el heartland del país.

Al igual que en cada una de estas proezas, siempre estuvo la inspiración del genio y la tenacidad de un puñado de hombres capaces de movilizar a la Nación tras la consecución de una meta, superando el peso de la burocracia, la ironía de los incrédulos, la indiferencia de la molicie y la estéril inmediatez de los pacatos, que a cada una de estas gigantescas zancadas del engrandecimiento patrio opusieron su comentario mordaz para atajar el intento.

Sin embargo, hoy como ayer, el entusiasmo e idealismo de unos pocos pudo contagiar primero a un grupo de los más osados, siempre dispuestos a apostar por algo más trascendente, dejando atrás la tranquila modorra de la vida cotidiana, para terminar luego por arrastrar a la gran mayoría nacional; como siempre, estuvo presente el alma limpia y generosa del trabajador chileno, que aportó su sacrificio, esfuerzo, sagacidad, habilidad y constancia para sacar adelante las tareas más difíciles que la Patria le ha demandado.

La apertura de la ruta austral concita la aprobación unánime de la Nación, porque responde a una necesidad profundamente anhelada, que hasta el momento de iniciar su construcción había sido imposible de lograr. La satisfacción que hoy despierta no es sólo de los lugareños, sin duda los más beneficiados, sino de todos los chilenos.

La colosal envergadura de la hazaña enorgullece al país entero, porque es una prueba indesmentible, que testifica de la capacidad del chileno, de su tenacidad y de su profundo sentido del deber hasta lograr el objetivo propuesto. Asimismo, constituye un granítico testimonio del líder, que en momentos de estrechez para la Patria, fue capaz de sacar adelante la obra, superando todos los contratiempos con la visión geopolítica, la tenacidad y la templanza propias del estadista, el ex Presidente Augusto Pinochet.

La carretera austral es la arteria que lleva el influjo vivificador desde el corazón del país al extremo meridional y que, a su vez, trae el hálito renovador y la fortaleza que confiere la pureza de espíritu y la vida sana de los hombres esforzados del austro, que con su ejemplo y sacrificio renuevan la solidez del alma nacional. En suma es el surco fecundo que integra el territorio, estrecha las relaciones de intercambio entre los ciudadanos de distintas latitudes y cohesiona la unidad nacional.

La nueva vinculación terrestre, que viene a sumarse a las vías marítimas y aéreas, contribuye a fortalecer sustantivamente la soberanía, como resultado de una mayor presencia de la vitalidad nacional y de un acercamiento más efectivo con los habitantes de la zona austral, que alienta una participación más activa de los pobladores así como una provisión más directa y eficaz de los servicios esenciales en cumplimiento del rol subsidiario del Estado.

La existencia de una red vial confiable ha venido a tonificar una circulación más expedita de las personas y de los bienes, a lo largo y ancho del territorio austral, permitiendo incorporar a la actividad económica una proporción importante de sus potencialidades, ampliando y diversificando la base económica de estas latitudes y vigorizando en consecuencia la sustentabilidad del poblamiento que, a su vez, se traduce en una ocupación más pujante del territorio y, por tanto, en una mayor vitalidad de la soberanía nacional.

Los nuevos bríos de una ocupación más dinámica y efectiva, el progreso en la articulación de las comunicaciones que facilita un quehacer económico y social de mayor pujanza, el sustancial mejoramiento de la calidad de vida, ligados también a una vinculación con el resto del territorio septentrional, han ampliado la efectividad de la presencia nacional y, por tanto, la fructífera proyección de Chile en la esquina sudoriental del océano Pacífico en general y de los mares australes en particular, así como en el resto del extremo meridional de Sudamérica y del Atlántico, a través de sus medios de transporte marítimos y aéreos, el comercio, la pesca, el turismo y las demás actividades conexas que respaldan el desenvolvimiento de estos rubros.

La nueva organización del espacio económico que emerge en el área recorrida por la ruta austral, a raíz del surgimiento de una verdadera, aunque rudimentaria red vial, alteró sustancialmente la participación relativa de las principales actividades económicas, desplazando al sector agropecuario, otrora predominante en la estructura tradicional de la producción, por nuevos rubros como la pesca y la minería que, aunque igualmente primarios, acusan un destacado dinamismo exportador que amplía la base económica y diversifica las operaciones productivas.

De hecho, el mayor aporte a las exportaciones regionales de Aisén lo hace la pesca, que en 1996 contribuyó con 61% y la minería que agrega 18%, reuniendo ambas casi 80% del total exportado por la región de Aisén en el año precitado. Estas actividades han registrado un inusitado crecimiento a partir justamente de la entrada en escena de la carretera austral, coetáneamente con un profundo proceso de modernización que abandonó totalmente el viejo modelo de desarrollo por otro, basado ahora en una economía social de mercado y estrechamente asociado a un proceso de apertura con el exterior.

Notable ha sido la transformación del sector pesquero, cuya dinámica, a modo de ejemplo, acusa un desembarque de 10.800 tm en 1995, que en 1996 se eleva a 19.500 tm y cuyas proyecciones estiman para el año 2000 una captura de 45.000 tm. Portentoso ha sido el auge experimentado por los cultivos marinos de ostras, choritos y cholgas y, particularmente, de las especies salmonídeas que produjeron cerca de 6.000 tm en 1993, aproximadamente 30% de la salmonicultura nacional y, que para 1997 proyecta exportaciones de especies salmonídeas por US$ 80 millones, aproximadamente.

El producto de mayor importancia en la minería de la XI Región es el zinc, que ha experimentado un vertiginoso incremento de sólo 2.573 tm en 1970 a 27.248 tm en 1984 y 59.336 tm en 1993 y que monopoliza 94% de la producción nacional. Recientemente se ha venido a sumar la mina Fachinal cuya producción anual se estima en 950 kg de oro fino y 6.800 kg de plata fina, destinada al mercado japonés.

Simultáneamente la industria ha ido escalando posiciones a partir de la producción pesquera (congelados, conservas), pecuaria y forestal que la proveen de materia prima para sumarle valor agregado, iniciando una tendencia positiva, si se mide por ejemplo a través de su participación en el producto interno bruto regional la que se ha elevado de 1,1% a 4,6%, en el período 1980-1990.

Grandes expectativas presentan los sectores energético y turístico y, aunque ambos todavía registran un desarrollo modesto, sin embargo se mueven en la dirección correcta ganando fuerza para su despegue definitivo, una vez que maduren los megaproyectos que hoy se gestan para las regiones australes del país.

Para el caso de la energía eléctrica no sólo se ha extendido la red de distribución, sino que han proliferado las unidades generadoras que abastecen a las localidades más pequeñas y, lo que es más importante, el predominio de la generación térmica comienza a revertirse significativamente elevando la contribución hidroeléctrica con las nuevas centrales en proyecto, aun cuando los megaproyectos hidroeléctricos deberán esperar un poco más para su materialización, en una región pródiga en recursos hidroeléctricos (36% del total nacional se halla en la región Aisén).

En todo caso, los cambios desencadenados en el quehacer económico y social, cuya radiografía se presenta y analiza en los principales capítulos de esta obra, tienen también su versión más humana en las vivencias que se recogen directamente de la población aledaña a la ruta austral, que testimonian de una manera mucho más vívida el impacto en la vida cotidiana de los habitantes y en el mejoramiento experimentado en su calidad de vida. Ello retrata una imagen mucho más colorida y multifacética que las cifras y lucubraciones que se puedan acotar.

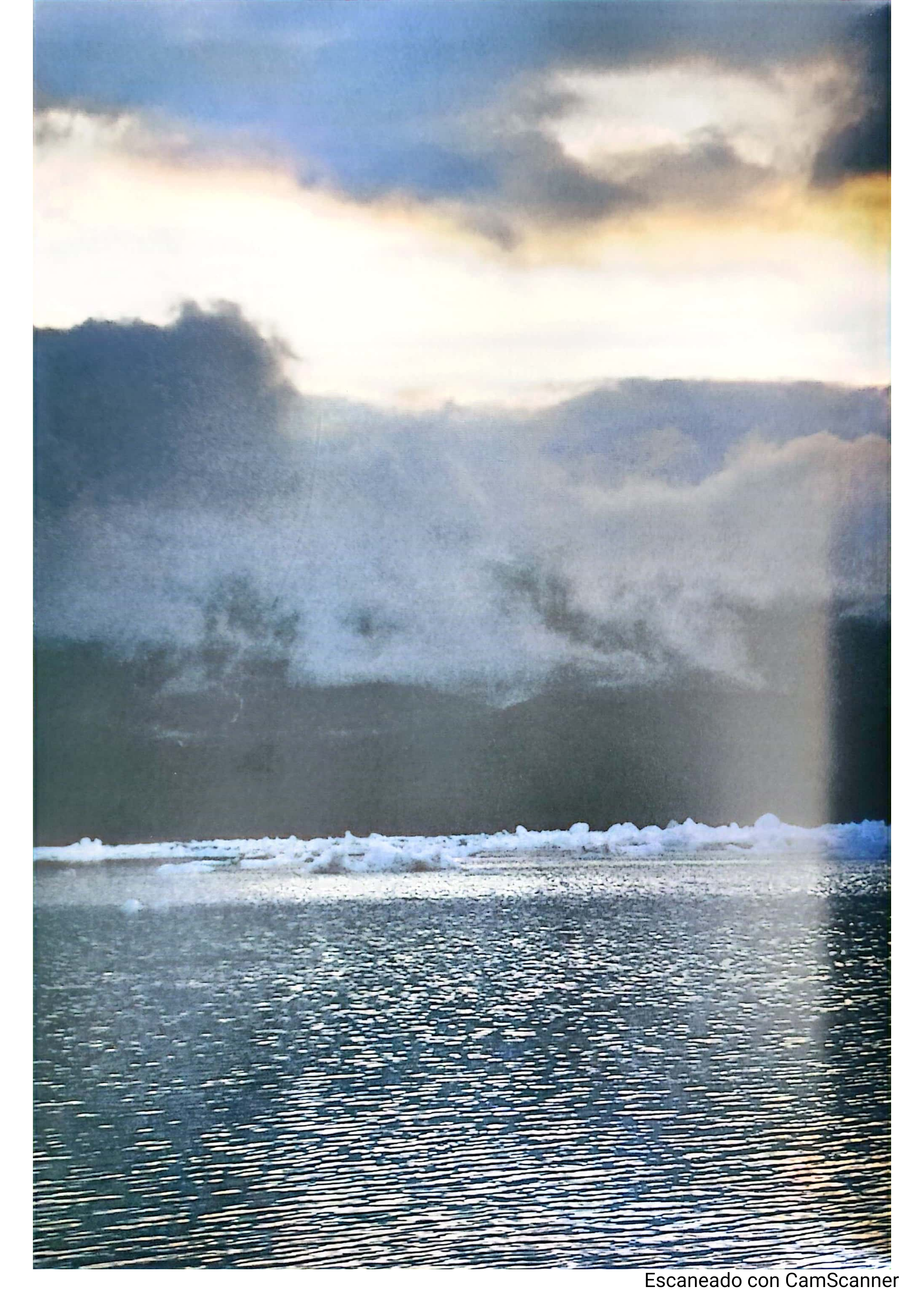
Cabe destacar, desde esta dimensión valórica, el proceso de adecuaciones detonado por la irrupción de la red vial y la adhesión que concita esta obra entre los pobladores de toda condición, con la cual se identifican plenamente y en cuya ejecución, cual más cual menos, todos tuvieron o sienten que tuvieron alguna participación. Vale la pena mencionar este hecho porque quizás la contribución más notable que la carretera austral ha producido en el Chile Austral sea el golpe anímico que ha insuflado en su población, que hoy se refleja en un sentimiento generalizado de optimismo y en la esperanza de un futuro más promisorio.

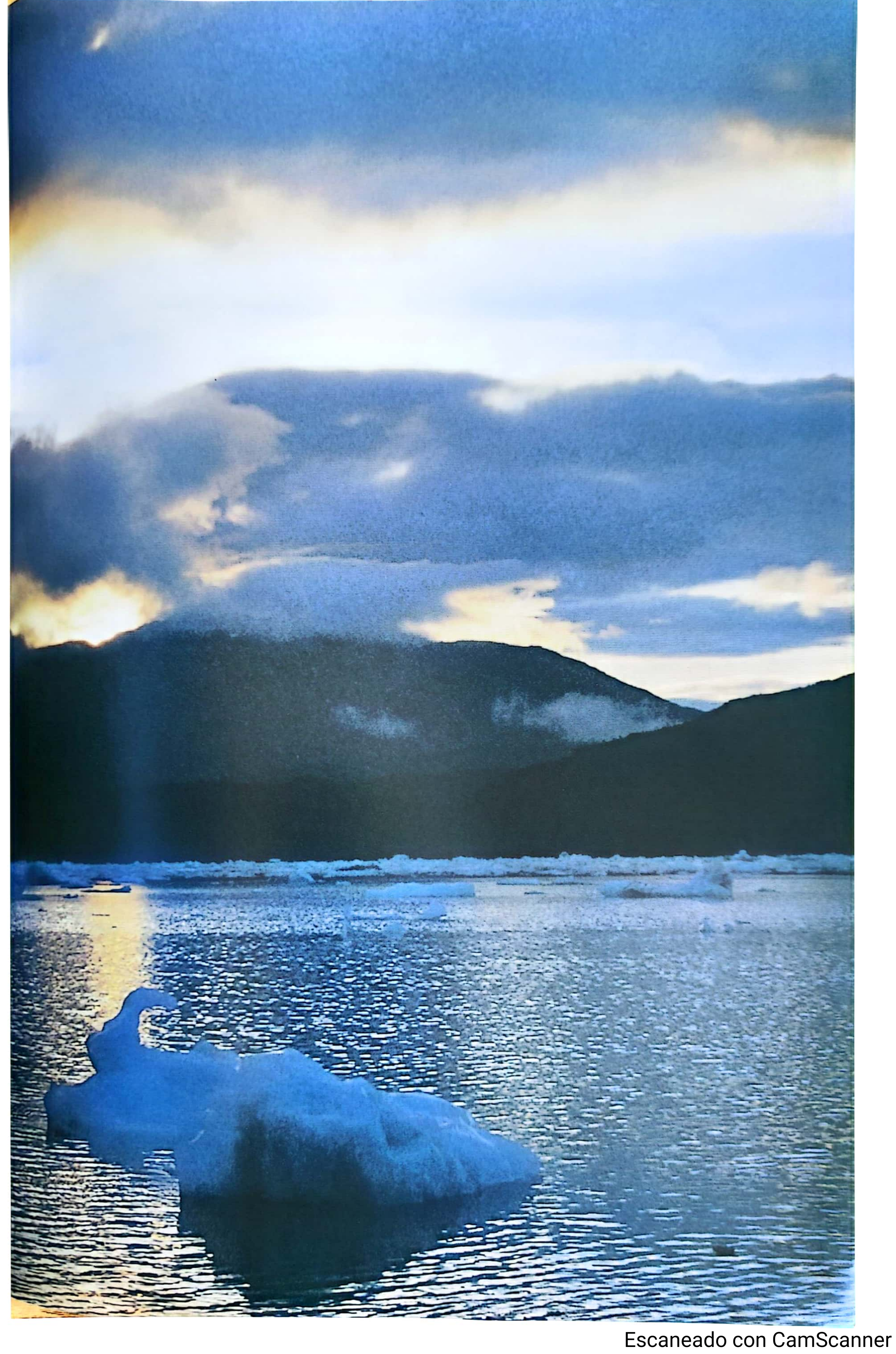
Sin embargo, los 1.140 kilómetros de ruta, si bien representan el logro de una meta colosal hasta alcanzar Puerto Yungay y pronto Villa O'Higgins, para una nación como Chile, no pueden sino significar que el país puede alcanzar hitos lejanos cuando se galvaniza como un solo todo, frente a los desafíos que la naturaleza de su inquieta geografía, con frecuencia le demanda.

Quizá, si la consecuencia más trascendente, esta vez para toda la conciencia nacional, sea el reto que representan los 1.000 kilómetros que distan entre Puerto Yungay y Puerto Natales; si la lectura de esta obra y la vista de sus imágenes lograran embrujar a los chilenos con la magia de lo que ha sido la titánica gesta de abrir la senda austral; si en el país quedase flotando una estela de inquietud particularmente en los sectores más jóvenes y responsables de la población; si, en suma, estas líneas pudieran constituirse en una verdadera invitación para que Chile, como un solo hombre, pudiera embarcarse tras la consecución de esta quimera, la patria y con ella todos los próceres y generaciones que la han hecho grande contemplarían con alborozo, genuino orgullo y enorme agradecimiento a las nuevas generaciones por haber cumplido el profético vaticinio que don Bernardo O'Higgins clamara agonizante desde su lecho, y que nos permitiera en el futuro llegar por tierra a Magallanes y desde allí alcanzar a las islas más australes de Sudamérica, antesala del mundo antártico, cuyo alcance y efectiva incorporación será el sueño de otras generaciones de un gran Chile del futuro.









La presente edición consta de una tirada de 3.000 ejemplares de 256 páginas cada uno.
Se usaron las familias tipográficas Garamond, Castellar MT, Stone Sans y Trade Gothic para los textos.
Fueron encuadernados artesanalmente con sistema de costura hilo e impreso en papel couché opaco de 130 grs.
Se terminó de imprimir en agosto de 1997 en Geniart Servicios Gráficos.